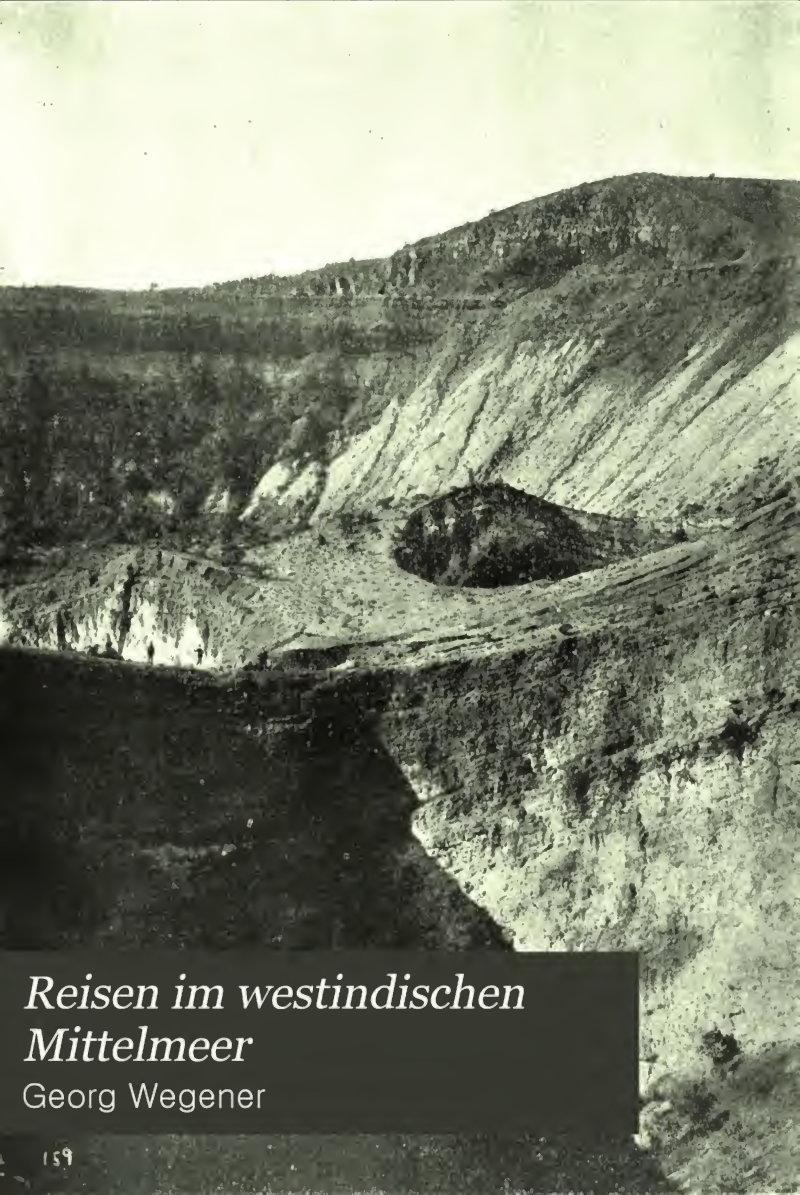


Reisen im westindischen Mittelmeer

Georg Wegener

Reisen im Westindischen Mittelmeer

Fahrten und Studien

in den Antillen, Colombia, Panama und Costarica

im Jahre 1903

von

Dr. Georg Wegener

Mit Abbildungen nach Aufnahmen des Verfassers und 4 Kartenskizzen

Zweite Auflage

Berlin
Allgemeiner Verein für Deutsche Literatur
1904

Seiner Hoheit

dem

Herzog Georg

von Sachsen-Meiningen

in tiefster Ehrfurcht

zugeeignet.

In lichten Sommertagen vollende ich die Drucklegung dieses Buches an demselben mir so lieben Orte, an dem ich vor einem Jahre nach meiner Rückkehr aus Westindien den größten Teil davon niedergeschrieben habe. Unter meinen Fenstern fällt in endlosem Rauschen die Saale über das Wehr, am Mühlbach stehen die dichten grünen Laubkronen in malerischen Gruppen gereiht und dahinter schwingt sich die schöne, sanft bewegte Linie der waldigen Höhen, die ich anzuschauen nicht müde werden kann. Ich fühle es tief, wie sehr das schlichte Werk, das jetzt in die Öffentlichkeit gehen soll, mit diesen Bildern verwachsen ist, nicht nur in der Äußerlichkeit des Entstehungsortes, sondern auch innerlich.

Immer habe ich als eine besonders wertvolle Frucht meiner Weltfahrten angesehen, daß sie mir die Liebe zu unserem deutschen Lande vertieft haben. Gerade die Vergleichung lehrte mich den Wert dessen kennen, was wir selbst besitzen. Wohl sah ich manches Großartigere in der Landschaft, manches Farbenreichere in Kultur und Kunst jenseit der Meere, allein an intimer Schönheit und wahrer Liebenswertheit nichts, was so dem reisenden Urteil standgehalten hätte, wie Deutschland. Heroisch ist seine Landschaft nicht, aber im Bereich des Anmutigen ist der Wechsel seiner Hügel und

Auen, seiner Wasser und Wälder unerschöpflich, eine wunderbar maßvolle Gesundheit atmet seine Natur und die Romantik baulicher Hinterlassenschaft der Vorväter, die Poesie von Sage und Geschichte, die Eigenart charaktervollen Volkstums geben dem einzelnen eine solche Fülle von Reiz, daß wir niemanden beneiden dürfen.

Meine Freunde wissen, daß ich mit diesen Worten vor allem an diejenige engere Landschaft denke, wo Deutschland am lieblichsten ist, am weichsten und anmutreichsten, an Thüringen. Hier habe ich, der Märker, seit einer Reihe von Jahren eine Art zweiter Heimat gefunden, hier ist jener Heimatstolz und jene Lust am deutschen Vaterlande zuletzt und am meisten gekräftigt worden.

Lange habe ich nach einem Mittel gesucht, um meinen Dank für all das irgend einen Ausdruck zu verleihen. Es ist mir daher eine unaussprechliche Freude, daß der Herr des mir so gastfreundlichen Landes, in dem ich weile, der seit Jugendjahren mit solcher Verehrung bewunderte deutsche Fürst, der glänzende Kenner und Förderer der artium liberalium, Seine Hoheit der Herzog Georg II. von Sachsen-Meiningen, mir die schönste, dem Schriftsteller eigenste Form dazu huldreich an die Hand gegeben, indem Höchstderselbe im vergangenen Winter die ehrenvolle Erlaubnis erteilte, mit seinem Namen dies Buch zu schmücken, in das neben aller Freude an den Erhabenheiten fremder Natur doch zwischen den Zeilen soviel Sehnsucht nach der Heimat, und nach diesem Lande hier, eingeschlossen ist.

Saalfeld i. Thür., August 1904.

Georg Wegener.

Inhalt.

Zum Eingang.*)

Einer der tiefdeutigsten Züge in der biblischen Schöpfungsgeschichte ist die Erzählung, wie Gott dem eben geschaffenen Menschen die übrigen Geschöpfe vorführt, um sie von ihm mit Namen versehen zu lassen. So wird dessen erste Aufgabe, die Schöpfung Gottes geistig zu erfassen, Begriffe davon zu bilden und sie durch Worte wiederzugeben; die Gottheit macht den Menschen dadurch zum Gehilfen und Mitvollender ihres Werkes.

---

*) Den Grundstock des nachfolgenden Buches bilden die Berichte, die ich über meine Reise der „Täglichen Rundschau" in Berlin gesandt habe. Ich wiederhole dabei mit Absicht auch die Einleitung, die ich dort seinerzeit meinen Briefen vorausschickte. Gerade in den Veränderungen des ursprünglichen Plans, die Zufall und Gelegenheit während der Ausführung mit sich brachten, lag nachher für mich ein besonderer Reiz —, und die mannigfachen Abweichungen der wirklichen Eindrücke von den erwarteten können das objektive Gewicht der ersteren jedenfalls nur vermehren.

Zum Verständnis sei noch hinzugefügt, daß ich seinerzeit in eben derselben „Täglichen Rundschau" auch die Berichte über meine Reise nach Südspanien veröffentlicht hatte, die dann später, zu dem Buche „Herbsttage in Andalusien" ausgestaltet, im gleichen Verlag wie das vorliegende Werk erschienen.

In der Tat, das tut sie — mögen wir nun den Begriff Gott erfassen, wie wir wollen — noch heute und in jedem Augenblick. Denn soviel ist doch sicher, daß, soweit die Welt überhaupt sich unserer Erkenntnis erschließt, ihr Höchstes und Bestes, ihre geistige Zusammenfassung und alles, was wir die Größe, die Schönheit, die Harmonie, den Sinn der Schöpfung nennen, erst im anschauenden Menschengeiste entsteht und hier allein lebt, nicht in den wie tote Spreu nebeneinander liegenden Dingen an sich. Diese wissen davon selbst so wenig, wie die schwarzen Lettern einer gedruckten Iliade von der Erhabenheit wissen, die auf geheimnisvolle Weise in ihnen eingeschlossen ist. Erst wenn das Auge eines verständnisvollen Lesers auf ihnen ruht, dann steigt in dessen Gehirn das große Kunstwerk lebendig empor, wie ein Regenbogen über Wolkengründen.

Darum, in je mehr Menschenköpfen sich das Weltbild malt und je reicher dies ist, um so reicher und größer vollendet sich auch die göttliche Schöpfung. In diesem Sinne habe ich von meiner Aufgabe als Reisender immer das Gefühl gehabt, daß sie etwas von einem „Gottesdienst“ an sich hat. Denn gerade dem Reisenden ist besonders die Aufgabe zugefallen, an der Erweiterung dieses Weltbildes in den Köpfen der Zeitgenossen mitzuarbeiten. „Zum Sehen geboren, zum Schauen bestellt,“ soll er hinausziehen in die große Schöpfung, von ihren Eindrücken einsammeln, soviel ihm möglich ist, und versuchen, sie durch das Medium des Wortes denen mitzuteilen, die nicht im gleichen Maße wie er die Gelegenheit des eigenen Schauens haben.

Der Leser wolle, wenn ich diese Gedanken an die Spitze einer Reiseschilderung setze, darin nichts weniger als eine Überhebung sehen. Es ist ein Ideal, von dem ich

rede, und ich weiß leider nur zu gut, wie wenig davon für mich erreichbar ist. Allein er wird doch daraus die tiefinnere Freudigkeit verstehen, mit der ich von neuem an ein nun schon so oft geübtes Werk gehe, von einer längeren Reise und ihren Eindrücken zu erzählen.

Vor zehn Jahren führte mich die erste dieser Wanderungen, meine mit jugendlicher Begeisterung ausgeführte Andalusienfahrt, zur Vierhundertjahrfeier der Entdeckung Amerikas nach dem Ausgangspunkt der Unternehmung des Columbus, heute ist es mir vergönnt, die Reise des genialen Genuesen selber nachzutun und quer über den Atlantik die Länder aufzusuchen, die damals vor ihm aus den Fluten eines unbekannten Meeres emporstiegen. Mittelamerika ist das Ziel.

Verschiedene Ereignisse des vergangenen Jahres, welche die Aufmerksamkeit der Welt mit Recht aufs höchste in Anspruch genommen haben und in ihren Nachwirkungen noch lange in Anspruch nehmen werden, lenken mich dorthin.

Es gilt zunächst Martinique aufzusuchen, die Stätte einer der furchtbarsten Vulkankatastrophen, die menschliche Erinnerung kennt. Nicht in erster Linie um die vulkanischen Erscheinungen selbst zu studieren — das ist deutscherseits vermutlich inzwischen von dem vor kurzem dorthin entsandten ausgezeichneten Kenner des mittelamerikanischen Vulkanismus, dem Tübinger Professor Karl Sapper, bereits in vortrefflicher Weise geschehen; mir kommt es neben der Anschauung vom Mont Pelé und den Ruinen St. Pierres auf die Gesamtheit der wirtschaftlichen, sozialen, politischen Folgen der Eruptionen an und darauf, zu beobachten, wie sich Natur und Mensch auch mit dem Schrecken vertragen lernen, wie beide sich vorbereiten — daran ist ja kaum zu zweifeln —, dem vergeßlichen Kinde gleich sich an der alten Stelle wieder anzusiedeln. Weiterhin möchte ich nach Venezuela gehen, auch hier, um

neben dem Einblick in diese Welt überhaupt, ein Urteil darüber zu gewinnen, welche Lage für uns Deutsche unser Vorgehen gegen diese Republik geschaffen hat. Endlich soll der Isthmus von Panama aufgesucht werden. Da sich Amerika mit seiner gewaltigen Kraft jetzt ernstlich für die Ausführung des Kanals einzusetzen scheint, so gewinnt die Aussicht an Wahrscheinlichkeit, daß der große Gedanke der Durchstechung Zentralamerikas verwirklicht werden wird, den die französische Kompagnie unter Lesseps so schmählich scheitern ließ, und die großartigen weltwirtschaftlichen und politischen Perspektiven, die sich an dies Werk knüpfen, wachsen über das unfruchtbare Spiel der Phantasie hinaus. Es kommt mir hier darauf an, die natürlichen Bedingungen des Unternehmens an Ort und Stelle kennen zu lernen und vor allem — worüber man so selten Klares hört — zu sehen, wieviel von der zu leistenden Arbeit dort schon bewältigt ist und wieviel noch zu tun bleibt.

Soweit soll unsere Reise ein bestimmtes Programm haben. Im übrigen stelle ich dem Zufall anheim, was er mir Sehens- und Erzählenswertes in den Schoß wirft. Fert unda, nec regitur. Die Welt ist interessant, wo man sie packt; gerade diese Gegend aber verspricht das in besonders reichem Maß.

Schon das Bild der Karte weist darauf hin. Wie von Gigantenhänden erscheint hier der Erdteil Amerika mitten durchgebrochen, so daß die beiden Hälften nur noch mit einem ganz dünnen Streif zusammenhängen und die spröden Splitter der zertrümmerten Erdmassen rings die See bedecken. Und es sieht nicht nur so aus, als ob hier ein Kontinent zerborsten wäre, sondern, soweit unsere Kenntnis der Geschichte des Antlitzes der Erde reicht, ist es auch wirklich so gewesen.

Ein uns in seinen Entstehungsgründen noch geheimnisvoller Gürtel merkwürdiger Art umzieht den Erdball, auf dem, wo er die großen Landmassen der Erde trifft, diese auseinandergerissen, in Bruchstücke aufgelöst und großenteils unter das Meer versenkt sind. Zwischen Europa und Afrika schafft dieser Gürtel die gestaltenreiche Welt des Mittelmeeres mit ihrer bunten Schar von Inseln und vielgezackten Halbinseln, mit ihren engen Meeresstraßen, die ehemals deutlich verbunden gewesene Länder zerschneiden, mit ihren heut noch erkennbaren unterseeischen Landbrücken und den tiefen Meeresbecken dazwischen, wo die Erdschollen in kesselförmigen Brüchen hinabgesunken sind. Weiterhin schneidet derselbe Gürtel zwischen Asien und Australien hindurch, und hier finden wir die noch buntere Trümmerwelt der australasiatischen Inseln, Meerengen und viele Tausende von Metern tiefen Binnenmeere. Ganz ebenso trifft er endlich gerade die Mitte des langgezogenen amerikanischen Kontinents, und an dieser Stelle sehen wir daher die dritte Anhäufung solcher Trümmerinseln und zerbrochenen Erdschollen, die Antillenwelt.

Mit den gewaltsamen Vorgängen, die diese Bruchgebiete schufen, hängt es zweifellos zusammen, daß sie alle zugleich besondere Stätten des Vulkanismus sind. Wie aus den Wunden eines lebendigen Körpers das heiße Blut hervorquillt, so ist aus den Rissen und Spalten der Erdrinde die glühende Lava des Erdinnern hervorgedrungen, so haben die Auswurfsmassen der Tiefe sich seit langen Erdperioden übereinander gehäuft und Berge und Inseln aufgetürmt. Vesuv und Ätna, die tyrrhenischen und ägäischen Inseln sind solche Zeugen im Bruchgebiet des Mittelmeers; die grandiosen Vulkanreihen von Sumatra, Java u. s. w., unter ihnen die beiden furchtbarsten aller bekannten Vulkane,

der Temboro und der Krakatau, sind ebensolche in dem austral-asiatischen Bruchgebiet; wie reich aber an Vulkanismus in Mittelamerika sowohl das Festland wie die Antillen-Inseln sind, das hat die jüngste Vergangenheit jedermann zum Bewußtsein gebracht. In jedem dieser Gebiete beweist die lebendige Fortdauer der vulkanischen Erscheinungen, daß auch der Prozeß des Zertrümmerns, Versinkens, Neugestaltens und Umbildens der Erdoberfläche hier noch immer ähnlich im Gange ist. Gegenwärtig ist eben die Gegend unter den dreien, die wir aufsuchen wollen, am heftigsten in vulkanischer Tätigkeit. Hier stehen wir augenblicklich gleichsam unmittelbar in der Werkstatt der Erdenschöpfung, wir hören die Hammerschläge dröhnen und sehen die Essen rauchen und die Funken stieben.

Sonderbar aber scheint mit solchen Schrecken überall gerade höchster Reiz gemischt zu sein. Die klassische Schönheit der mittelamerikanischen Gestade ist in unzähligen Dithyramben gepriesen. Fast höher noch erklingt das Lob der Glücklichen, denen es vergönnt war, die Wunderwelt der Sunda-Inseln zu sehen, wo sich zur Schönheit der Landschaftsformen und des reichen Wechsels zwischen Land und Meer noch die blendende Fülle einer tropischen Natur gesellt, die wie ein leuchtender Königsmantel darüber geworfen ist. Ähnliches muß auch in der Welt Mittelamerikas der Fall sein. Schon ihr erster Entdecker, schon Kolumbus, konnte nicht Worte genug finden, um den Zauber dieser palmengeschmückten Eilande zu schildern, und viele spätere Beschreibungen haben seine Worte unterstrichen.

Zu der Gestaltenfülle in der Natur gesellt sich endlich eine ganz ähnliche in der menschlichen Bevölkerung. Wie in den beiden anderen Gebieten, so auch in Mittelamerika. Bunt wie die geographische Karte Westindiens ist auch die politische;

ein Durcheinander von Kolonialbesitzungen fremder Mächte, der Engländer, Franzosen, Holländer, Dänen und Nordamerikaner, mit selbständigen Staatengebilden aller möglichen Größen, wie es sonst auf Erden nicht wieder vorkommt, ein Ausdruck der überaus wechselvollen Geschichte dieses Erdraums wie seiner unerhörten Mischung von Völkern und Rassen. Zu den indianischen Eingeborenen von brauner Haut ist durch künstliche Einfuhr in den afrikanischen Negern eine zweite von Natur tropische Rasse von schwarzer Farbe getreten. Zu ihnen gesellen sich die als Kolonisten lebenden Weißen; und zwar ist hier gerade der Schauplatz, wo sich die vorzugsweise den Norden Amerikas kolonisierende und kulturell beherrschende germanische und die den Süden beeinflussende romanische Spielart des Europäers begegnen und wo sich der Unterschied dieser beiden Kolonisationsarten nebeneinander beobachten läßt.

Alles in allem brauchen wir also wohl um das Schauen und Erleben nicht zu sorgen, wenn wir diese in Deutschland so wenig gekannte Welt aufsuchen, und so rufe ich getrost wie einst bei meiner ersten Fahrt dem Leser zu:

„Hier meine Hand! Schlag ein — auf gute Reisefreundschaft!"

Von Hamburg nach St. Thomas.

Schneidend pfiff am Morgen des 22. Februar der Winterwind durch die Straßen von Hamburg und bog die laublosen Zweige der Bäume, als ich mich dort an Bord des nach der kleinen dänischen Insel St. Thomas, östlich von Puerto Rico, bestimmten Dampfers „Calabria" einschiffte.

Ich war der einzige Passagier des Schiffes. Allein Einsamkeit ist mir noch nie als etwas Unangenehmes vorgekommen; das Gegenteil schon öfter. Und so war ich, da meine kleine Kabine sich sauber, Offiziere und Steward sich höflich und zuvorkommend erwiesen und das gedrungene, kräftige Schiff den Eindruck stattlicher Sicherheit machte, mit meinem Lose für die nächsten drei Wochen wohl zufrieden.

Auf dem flatternden Wimpel an unserer Mastspitze grüßte ein Name, der, so rätselvoll er dem Nichtkundigen erklingt, seit lange ein Stolz unserer deutschen Nation geworden ist: HAPAG. Dies kabbalistische Wort enthält die Anfangsbuchstaben der „Hamburg-Amerikanischen-Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft" oder kürzer der „Hamburg-Amerika-Linie", der reichsten und mächtigsten Schiffahrtgesell-

schaft der Erde. Wohlbekannt ist, daß diese prachtvolle Schnelldampfer nach New York laufen läßt, darunter das bisher größte und schnellste Schiff unserer Handelsmarine überhaupt, die „Deutschland". Weniger häufig weiß man, daß dieselbe Kompagnie auch nach zahllosen anderen Plätzen der Erde Dampfschiffslinien unterhält, hauptsächlich solche, die dem gewöhnlich viel gewinnbringenderen Frachtverkehr gewidmet sind. So besitzt sie nach Westindien und Zentralamerika nicht weniger als acht Linien, deren jede einmal im Monat ein für Fracht und Passagiere gleichzeitig eingerichtetes Schiff von Hamburg zunächst, meist mit Anlaufen von Antwerpen oder Havre, nach St. Thomas, diesem alten Zentralpunkt des westindischen Verkehrs, gehen läßt; von hier strahlen sie dann nach den verschiedenen Plätzen der Antillen, Mexikos, Venezuelas und der Isthmusstaaten aus. So hat man also nicht weniger als achtmal im Monat Gelegenheit, unter deutscher Flagge in etwa dreiwöchentlicher Fahrt von Deutschland nach Westindien zu gelangen.

Punkt zehn Uhr früh ließ die Dampfpfeife ihr letztes dumpfes Heulen ertönen, die 1500 Pferdekräfte starke Maschine hob ihre Arbeit an, ein dumpfes Zittern durchfuhr den schweren eisernen Rumpf des Fahrzeuges, langsam löste es sich von dem heimatlichen Ufer und glitt in majestätischer Bewegung durch das Schiffsgewühl des Hafens vorwärts.

Das muß man der modernen Pleinair-Malerei lassen, daß sie uns sehen gelehrt, uns die Augen geöffnet hat für malerische Feinheiten, die bisher nur wenigen sich entschlossen. Welch ein auserlesener Genuß war der Anblick des Stadtbildes von Hamburg, als ich jetzt elbabwärts

dampfte! Nicht nur Eigenart und Charakter lag darin, nicht nur Geschichte und Erinnerung sprachen daraus, sondern die höchste malerische Schönheit lebte in dem Ganzen. Wie stand das alles zueinander, das Rot und Braun und weißliche Gelb der Häuser, die zitternden graugrünen Reflexe auf dem bewegten Wasser, das wundervolle Lichtgrün der üppigen Kupferpatina auf den alten Türmen, all das in jenes ohne bestimmte Quelle von überall herfließende Licht des bedeckten Tages gehüllt, das alle Schatten aufhebt und alle Kontraste in eine einzige silbergraue Harmonie zusammenstimmt. Es war das rechte Licht des Nordens, dessen Eindruck ich mitnahm nach dem Süden, und zugleich ein stolzer, charaktervoller Gruß deutscher historischer Herrlichkeit und gegenwärtiger Kraft, den mir die alte Hansestadt noch zu guter Letzt zurief.

Sechs Stunden währt die Fahrt die Elbe hinunter, und selbst dann, wenn man ihre Mündung bei Cuxhaven passiert hat, ist man noch lange nicht im freien Meer. Die Gegend vor den Elb- und Wesermündungen ist ja eine der seltsamsten Landschaften, die man auf der Erde sehen kann, ein Gebiet, das weder recht Land noch Meer, sondern eine Art Zwischenreich ist, in dem bald das eine und bald das andere vorwiegt. Zur Ebbezeit läuft der Sand- und Schlammboden der Watten trocken, weite, weiße, vollkommen kahle Flächen dehnen sich zu beiden Seiten der tieferen Flußrinnen aus; zur Flutzeit dagegen verschwinden diese Gründe wieder und erscheinen als offenes Meer; nur dem Kundigen verrät hier und dort eine mitten in dieser Meeresfläche stehende Brandung den Rand der gefährlichen Untiefe. Ein gewaltiger Apparat von Vorsichtsmaßregeln dient dazu, den Schiffen den sicheren Durchpaß durch diese Watten zu gewährleisten. Genaue Karten geben das laby-

rinthisch verzweigte Geflecht der fahrbaren Wasserrinnen zwischen den Untiefen wieder, Leuchttürme und hohe Bakengerüste warnen weit hinaus vor der Annäherung an die gefährlichsten Stellen, schwimmende Bojen und Feuerschiffe bezeichnen die Hauptfahrstraßen — auf der Elbrinne liegen an letzteren nicht weniger als vier hintereinander verankert, das letzte etwa 40 Kilometer von Cuxhaven entfernt; hier erst ist der wirkliche Ausgang in die freie See. Zu alledem steht eine Armee von vorzüglich ausgebildeten Lotsen zur Verfügung, welche die ein- und aussegelnden Schiffe geleiten. Wir hatten von Hamburg aus einen solchen bis zum Ausgang der Elbfahrt und einen zweiten, der uns später an den Rheinmündungen vorüber bis nach Vlissingen zu führen hatte. In Vlissingen bekamen wir den Schelde-Lotsen zur Fahrt aufwärts bis Antwerpen, dann ebenso wieder einen auf der Ausfahrt abwärts bis zur Scheldemündung und endlich einen fünften für das Hinaussteuern von Vlissingen bis wieder in die freie Nordsee.

Bei hellem Sonnenschein und Sommerwetter, auf heiterer Badefahrt nach Helgoland oder Norderney sieht die Welt des Wattenmeers lustig genug aus, wenn die weißen Sandgründe wie Schnee schimmern und die rot angestrichenen Feuerschiffe wie Glühpunkte auf dem grünen Wasser leuchten. Anders aber in trüber Winterstimmung wie heute. Schmutzig grau ist Nähe und Weite, die Sandgründe heben sich kaum von dem grauen Wasser ab, unheimlich, ohne scharfe Umrisse schimmern sie unter den Nebeln, die langsam darüber hinkriechen. In solchem Gewande hat die Landschaft etwas Wildes, Tückisches, Vorweltliches; und die Wracks, die man hier und dort mit zerbrochenen Masten aus der Wasserwüste aufragen sieht, bekunden deutlich, daß dieser Eindruck nicht unbegründet ist.

Wie muß wohl vor Jahrtausenden, als weder Karten noch Seezeichen, noch Lotsen vorhanden waren, den Phöniziern, Massilioten, Römern zumute gewesen sein, wenn sie, die Kinder des sonnigen Mittelmeers und seiner klar gezeichneten Gestade, in diese unbekannte Nebelwelt gerieten, wo ein matter, grauer, einförmiger Streif in der Ferne die einzige Andeutung einer unwirtlichen Küste war, wo das trübe Wasser plötzlich unter dem Kiel verschwand und das Schiff in nassem Sand und Schlamm gefangen nahm!

Wie eine Erleichterungspause in der drückenden Trübe der Tage war das kurze Intermezzo in Antwerpen, vom 24. bis 27. Februar.

Wir nahmen hier Ladung für Cuba: Zement und Eisen. Während dieser Tage siedelte ich in das Hotel de l'Europe an der Place verte über, und das Glück schien mir eine Anzahlung auf seine gute Laune für diese Reise geben zu wollen, denn ich traf Antwerpen gerade im tollsten Karneval.

Es ist nicht leicht, sich das schwere, breite niederdeutsche Vlämenvolk in der Ausgelassenheit eines Faschingtreibens vorzustellen. Diese Ausgelassenheit hat auch wirklich nichts von dem Prickelnden, Feurigen und Graziösen des südländischen Karnevals, sondern sie behält entschieden etwas Schwerfälliges; und doch ist sie daneben wieder so behaglich und vollsaftig, ganz wie uns die Maler des niederländischen Volkes dessen Lustigkeit vorführen.

In der Avenue de Kaiser und ihren Fortsetzungen nach der Kathedrale zu wogte schon während des Nachmittags die Hauptmasse der Karnevals-Masken. Alles Erdenkbare an Verkleidungen war zu sehen, Pierrots, Colombinen, Clowns aller Art, karrierte Engländer, lächerliche

Phantasie-Uniformen oder auch nur einfach umgekehrte Überzieher, die das Futter nach außen drehten, und dazu irgendwelche Nasen oder Pausbacken von Wachs. Ungeheure Massen von Konfetti wurden verbraucht, aus den Fenstern wurde mit Papierschlangen hinauf und hinab bombardiert — alles aber, so sonderbar es klingt, beinahe geräuschlos und mit einer Art schwerfälliger Ernsthaftigkeit. Neben den Masken bewegte sich eine dichte Menge gewöhnlich gekleideter Personen, die wohl ein wenig lächelten und staunten und mit hochgeklappten Rockkragen gutmütig die Confettiwürfe der Masken ertrugen, allein alles ging eigentlich feierlich und gemessen zu.

Am Abend erst wurde es lebhafter. Hier konzentrierte sich das Leben fast ganz auf der reich erleuchteten Avenue de Kaiser, und nun wurde auch laut gesungen und gesprungen und gejauchzt. Es war, als wenn die Menschen an verschiedenen Stellen gruppenweise einen Raptus bekamen. Von Zeit zu Zeit faßte sich plötzlich irgendwo eine Anzahl bei den Händen und hopste unter Absingen einer Gassenhauer-Melodie eine Weile Ringelreihen und dann gingen sie ruhig wieder weiter. Den Höhepunkt erreichte das Treiben in dem Theater der Scala, das diesen Abend für einen Ball reserviert war. In unglaublicher Fülle drängten sich hier die Masken, unter denen unfraglich auch viele aus besseren Ständen unter dem Schutz der Maskenfreiheit — auch um Mitternacht wurde nicht demaskiert — sich eingestellt hatten. An ein wirkliches Tanzen in dem Gewühl war sehr bald nicht mehr zu denken, es blieb nur noch wildes Hopsen und Drängen nach den aufreizenden Tönen des überlauten Orchesters. Alle Tänze hatten in gleicher Weise einen schnellen, wuchtigen und stampfenden Rhythmus. Erstickende Hitze, ein animalischer Brodem

heißer, erregter Menschenleiber stieg aus den zusammengeballten und in großen Knäueln hin und her wogenden Massen empor und stachelte sie zu immer höherer Ausgelassenheit, zum Springen und Zappeln und Schreien an. Die Mädchen waren im Schutze ihrer Maske am allertollsten; die kräftige, derbe Sinnlichkeit des Volkscharakters, dieselbe, die auch in Rubens' Fleisch- und Farbenorgien lebendig ist, kam in dieser frenetischen Hingabe an das Massenvergnügen zum vollen Ausdruck.

Welch ein Gegensatz dazu der nächste Tag! Wir haben nun endgültig Europa verlassen. Noch düsterer als zuvor dehnt sich vor mir wieder die See, grau und schwer wie nasse Filzdecken hängen die Wolken hernieder, und leise rieselnder Regen hüllt die Ferne in nebligen Dunst. In ihm zerrinnt, während uns der letzte Lotse am weit draußen vor der Scheldemündung weltverloren schaukelndem Feuerschiff von Wandelaar verläßt, am Horizont der letzte dünne Streifen Landes, wie ein Rauch vergeht, wie ein klagender Ruf fern im Winde verhallt.

Weh, dem nicht Rückkehrhoffen winkt,
Wenn so vor ihm die Küste schwindet,
Wenn sich die Seele heimwärts schwingt,
Ach, aber keine Heimat findet.

Ich freilich bin im tiefsten Innern getrost, auf mich treffen diese Worte nicht zu, und die lastenden Nebel draußen, die so trübe die Ferne verhüllen, was sind sie für mich anderes, als nur ein Vorhang vor einer Schaubühne, vor dem ich in der herzklopfenden Erwartung des kommenden Märchenspiels sitze und hinter dem längst, ich weiß es, die strahlende Szenerie fertig aufgestellt ist.

Was kümmert mich die Melancholie der Umgebung;

in meiner Kabine steht ein wundervoller Blumenstrauß; lichtes Gelb ist die Grundfarbe: gelbe Tulpen, goldfarbene Narzissen strahlen darin; wie eine goldene Flamme steigt er empor und erfüllt das kleine Gemach mit heimlichem Leuchten!

Seien diese Zeilen ein Gruß zurück an die Augen, die ihn gewählt, und an die Hände, die ihn gebunden!

Um Mitternacht passierten wir die Straße von Dover, die befahrenste aller Meeresengen der Erde, wo die zwei mächtigen Kulturzentren, England und Frankreich, sich so nahe kommen, daß wie an zwei elektrischen Polen die Funken des Lebens unausgesetzt herüber und hinüber sprühen. Wir hielten nahe an der englischen Küste. Von der französischen war nur das Blinkfeuer eines fernen Leuchtturmes zu sehen, das von Zeit zu Zeit mit rasch vorüberwanderndem Blitz uns traf; auf der englischen Seite schimmerten die Lichterhaufen von drei verschiedenen Ansiedelungen: Dover in der Mitte, links Folkestone, rechts Margate. Es ist ziemlich aufregend, nächtlicher Weile durch solch ein belebtes Fahrwasser zu kommen. Von Dover her machten Scheinwerfer und aufleuchtende Laternen allerhand Signale, die dunkle Wasserfläche war mit langsam wandernden Lichtern überdeckt, deren Entfernung vom Schiff schwer abzuschätzen war. Von Zeit zu Zeit tauchte plötzlich, überraschend nahe, aus dem Dunkel eine noch düsterere Schattenmasse auf, irgend ein Schiffsrumpf, der einige dieser Lichter trug, hart vor oder hinter unserem Fahrzeug vorüberglitt und ebenso rasch und geheimnisvoll wieder in der Nacht verschwand.

Als ich am nächsten Morgen erwachte, empfing uns die breit heranrollende See des freien Atlantischen Ozeans.

Das war ein ganz anderer Wogengang, als die kurze, spitze Bewegung der Nordsee. Ein schneidender Wind wehte uns geradeswegs entgegen, der sich von Stunde zu Stunde steigerte und schon um Mittag ungeheure Wasserberge gegen uns heranwälzte. Donnernd stürzten die Brecher auf das Deck hernieder, und wie der Spielball eines Kindes flog die „Calabria" rollend und stampfend auf und ab, trotz aller Anstrengung kaum 1—2 Meilen Fahrt die Stunde fertigbringend.

Vier Tage lang wütete dieser Sturm unvermindert mit der Stärke 9 der Beaufortschen Skala. Es war ein unausgesetzter Höllenaufruhr ohne eine Sekunde Pause. Unablässig krachten wie dumpfe Schüsse die Stöße der auf das Deck stürzenden Wassermassen und das scharfe, zischende Rauschen der rückbleibenden Flut, die beim Rollen des Schiffes über das Deck von einer Reeling zur andern schoß. Regengüsse stürzten unausgesetzt hernieder und vollendeten das Werk, alles in eine triefende Nässe zu tauchen. Vergebens versuchte der Schiffszimmermann mit Hilfe von Planken, die er ein paar Fuß hoch vor dem Gange zu den Kabinen aufschlug und mit Werg dichtete, diesen Gang wenigstens trocken zu halten; die See schlug auch darüber hinweg und füllte seinen Fußboden mit auf und nieder rauschenden Wasserströmen, so daß zuletzt nur noch die mit anderthalb Fuß hohen Schwellen geschützten Kabinen selbst einigermaßen vor dem Wasser geschützt blieben. Auch in ihnen war aber der Aufenthalt nicht erfreulich. Schon beim Sitzen flog man gelegentlich samt dem Stuhl auf den Fußboden, das Gehen war ein tollkühnes Experimentieren. Die Mahlzeiten, die ich mit dem Kapitän, dem ersten Offizier und dem ersten Maschinisten zusammen in dem winzigen „Salon" jenseits des Ganges einnahm,

wurden vollends zur Tragikomödie. Der Steward servierte ruckweise in der Stellung des Fechters von Borghese; selten glückte es, den ganzen Teller Suppe zu essen, den man in der Hand balancierend hielt; wenn man sich Bier einzugießen wünschte, war es leichter, die Kompottschüssel oder den Teller seines Nachbars zu treffen, als sein eigenes Glas, und von Zeit zu Zeit gab ein explosionsartiges Geklirr aus der Küche die tröstliche Gewißheit, daß es dort nicht besser herging, als bei uns. Insbesondere des Nachts war Abwesenheit von Nerven ein schätzenswerter Umstand, wenn in der engen Koje beim Rollen immer abwechselnd der Kopf und die Füße steil gen Himmel zeigten, wenn von draußen das tiefe Brausen der See erscholl und drinnen im Schiff alles, was irgend sich von Niet und Nagel lösen konnte, mit einer Art Raserei umherpolterte, wenn bald nebenan ein lebendig gewordener Eisschrank wie ein Mauerbrecher gegen die Wände donnerte, bald ein blecherner Eimer schmetternd im Gange auf und ab wanderte.

Und doch, welch ein wundervolles Schauspiel war es wieder, im braven Wettermantel mit dem Kapitän oben auf der Brücke zu stehen und in das erhabene Tosen hinauszuschauen! Ein Nichts ist für diese Wellen die gewaltige Eisen- und Steinlast unseres Schiffes; wie riesige Mühlenflügel sausen Vorder- und Hinterdeck abwechselnd in die Höhe und in die Tiefe, und ebenso sausende Bogen beschreiben die pendelnden Mastspitzen gegen den grauen Himmel. Welch eine Entfesselung ungeheuerer Kräfte! Tausende von Wellen ringsum würden ganz ebenso leicht mit unserem Schiffe spielen können, wie diejenige, die uns gerade emporhebt. Unerschrocken aber, mit der Hartnäckigkeit eines Stiers, der ducknackig gegen den Angreifer vorwärts geht, um ihn

auf die Hörner zu nehmen, dringt die wackere „Calabria“ gegen sie an und wühlt sich tapfer durch die Wasserberge vorwärts.

Wir fuhren ziemlich nahe an Ouessant, der am weitesten vorgeschobenen Inselklippe der Bretagne vorüber, wo — nach der mächtigen Schilderung Guy de Maupassants — zwei Meere sich begegnen und in unablässiger Wut einander mit wildem Wogenschwall befehden. Die unsichtige Luft gestattete nicht, die gefährliche Küste zu sehen, an der so zahllose Schiffe mit Mann und Maus begraben liegen.

Wie fühlen wir doch aber heute im Zeitalter der Technik wesentlich anders gegenüber den Naturgewalten, als früher. Der Gedanke an ihre Schrecken ist uns jetzt kaum mehr als ein poetisches Spiel; ernsthaft dagegen sinnen wir unwillkürlich darüber nach: Wie wird sich der Mensch dereinst diese ungeheuren Kräftequellen einmal nutzbar machen?*)

Am vierten Tage seit Dover brach endlich die Sonne zeitweilig durch die Wolken, am fünften floß breit und goldig das Tageslicht vom Himmel hernieder, und mit ihm zog Wärme und Freude in das Herz. Noch rollte die Dünung mächtig einher, und wie die Flanken des Renners noch lange nach dem Wettlauf auf und nieder fliegen, so wogten auch für noch viele Tage die langen Wasserberge unter dem schaukelnden Schiff. Aber es wurde doch besser und besser. Scharen von Möwen waren uns durch allen Sturm gefolgt und hatten sich immer dicht neben un-

*) Erst nach meiner Rückkehr erfuhr ich, daß diese verfrühten Äquinoktial-Stürme doch in den Gewässern des Kanals mancherlei schweres Unglück angerichtet. Die Zeitungen jener Tage hallten davon wider, und meine Angehörigen durchlebten bis zu dem Telegramm aus St. Thomas bange Wochen der Ungewißheit über das Schicksal der „Calabria“.

serem Schiff gehalten; jetzt flogen sie wie jauchzend in eleganten Bogenschwingungen hinten über dem Heck des Schiffes durcheinander; reizvoll anzusehen, wie wenn ein geschickter Jongleur blitzende Kugeln durcheinander wirft und wieder auffängt. Oder sie hingen fast regungslos über unseren Häuptern im hellen Äther, genau der Geschwindigkeit des Schiffes sich anpassend, so daß man sie fast mit den Händen greifen konnte. Nur ein leichtes Drehen des Köpfchens mit den blinzelnden Augen, nur ein leises Balancieren mit den ausgebreiteten Fittichen, nur ein Steuern mit dem Schwanz, sonst keinerlei Bewegung in ihren Körperchen zu sehen; ein vollkommenes Rätsel, wie sie eigentlich schweben und nach Gefallen vorwärts kommen. Die Lösung des Flugproblems für den Menschen wird zu aller Wahrscheinlichkeit durch die Nachahmung des Vogelflugs gesucht werden müssen; hier, auf einer solchen langen Seefahrt, ist die beste Gelegenheit, die Bedingungen des Vogelfluges eingehend zu studieren.

Bis zu den Azoren, deren südwestlichste, Santa Maria, wir nächtlicherweile am 7. März passierten, also eine Woche lang ohne Land zu sehen, begleiteten die Möwen uns unverdrossen. Am nächsten Morgen aber waren sie allesamt verschwunden, keine einzige betrat auch nur den Anfang der großen Ozeanbreite, die wir nun zu queren hatten. Es scheint danach, als müssen sie also daheim die Existenz der Azoreninseln ebensogut kennen, wie die Abwesenheit weiterer Inseln jenseits von ihnen.

Schon vor den Azoren hatte sich der Wind soweit gedreht, daß er fast mit uns wanderte, jetzt begleitet er uns, obgleich wir noch nicht die gewöhnliche Passatgrenze erreicht haben, wie ein richtiger Nordostpassat, und wie

dieser legt er weit hinaus die strahlende See in leichte Schaumwellen, deren Kämme silbern in Nähe und Ferne aufblitzen, während in ihren Tälern die Flut in einem tagtäglich wundervolleren Blau leuchtet. Nun ist sie endlich wieder da, die ganze unaussprechliche Schönheit der Meerfahrt in den Tropenmeeren, die ich schon so oft genossen und die mich jedesmal von neuem mit Entzücken erfüllt. Unendliche Einsamkeit ringsum, aber eine Einsamkeit, gewoben aus lauter Licht und Glanz, der uns umfließt wie der Schimmer einer seligeren Welt. Von Morgen bis Abend funkelt die Sonne auf dem Rund der See wie Millionen von glitzernden Sternen. Hinter dem schimmernden Horizont ist alles versunken, was sonst unser Dasein fesselt und regelt, träumerisch fließen die Tage ineinander, schon das Gestern und Vorgestern vermag die Erinnerung nicht mehr zu sondern, und stehen wir vorn am Bugspriet, über die Reeling geneigt, wo die scharfe Schneide des Schiffes mit gleichmäßigem Rauschen unausgesetzt die schimmernde Flut durchschneidet, so ist es, als schwebten wir, losgelöst von der Erde, durch den blauen Äther selbst dahin.

Kein Schiff in Nähe und Weite während der ganzen Fahrt! Nur begleitet uns zuweilen ein Zug großer Delphine mit ihren grotesken Bogensprüngen, und zeitweilig schießen vorn vor dem Schiffsbug kleine fliegende Fische, von unserem Nahen erschreckt, aus dem Wasser empor. Sie sind immer derselben Art, zierliche, 1—2 Dezimeter lange Geschöpfchen, dunkelstahlblau auf dem Rücken, silbrig an den Seiten. Vorn haben sie zwei sehr lange Flossen, anzusehen wie die Flügel von Libellen, und zwei kleinere hinten nahe am Schwanz. Beim Emporschnellen aus dem Wasser schwirren die Vorderflossen ein Weilchen, wie bei

uns die Flügel des „Schribbolds", dann hält der Fisch sie horizontal still und schwebt nur auf ihnen nahe über der Flut dahin. Wenn ein neuer Wellenberg passend in seine Nähe kommt, so taucht er mit dem Schwänzchen ein und gibt sich durch einen Ruck damit einen neuen Abschwung. So ist der Flug eigentlich ein Springen in mehreren langgedehnten Bogensätzen, ganz ähnlich der Linie eines flachen Steins, den wir über das Wasser hinflitzen lassen. Zehn bis zwanzig Sekunden höchstens dauerte der einzelne Flug, soweit ich es beobachten konnte. Das Ende desselben ist ein Hineinfallen in das Wasser, bei dem die Fischchen ebenso plötzlich verschwunden sind, wie sie auftauchten.

Am dritten Tage hinter den Azoren — wir legten jetzt täglich etwas über 200 Seemeilen zurück — kamen wir in die merkwürdige Zone der Sargasso-See. Es ist bekannt, daß die großen atmosphärischen Strömungen auf der Nordhemisphäre über dem Atlantischen Ozean einen riesigen Wirbel beschreiben, dessen Bewegung dem Uhrzeiger folgt. In unseren Breiten wehen die Winde, vorwiegend wenigstens, von Westen nach Osten, in den Tropen von Osten nach Westen, und an der amerikanischen und afrikanischen Seite schließen sich diese Luftströme zu einem Ringe zusammen. Das gleiche tun die von ihnen erzeugten Meeresströmungen. Und so befindet sich im Innern dieses Wasserwirbels ein Gebiet verhältnismäßiger Ruhe, in dem sich die Treibprodukte des Meeres ansammeln. Ein ebensolches Gebiet entsteht durch die symmetrisch entsprechende Luft- und Wasserzirkulation auf der Südhälfte des Atlantischen Ozeans. Unter den Treibprodukten spielt die Hauptrolle das Sargassum oder der Beerentang, eine Wasserpflanze, die vermöge kleiner hohler Bläschen sich schwimmend erhält. Nach

ihm heißt auf den Karten dieser Meeresraum nach dem Spanischen die Sargasso-See. Schon die Karthager sollen eine Kenntnis dieser schwimmenden Pflanzenmassen im Südwesten der Azoren gehabt haben; den Leuten des Kolumbus galten sie zuerst als Anzeichen eines nahen Landes, als dann aber Tag für Tag dies Land nicht kam und die Dichte der Tangmassen immer mehr zunahm, wurde für ihre fortwährend mit abergläubischen Vorstellungen beschäftigten Gemüter daraus ein Gegenstand des Schreckens; sie glaubten, daß die Schiffe schließlich auf Nimmerwiederkehr davon gefangen genommen werden würden.

Auf mich machte das Sargassum während der ganzen Reise nicht einen Eindruck, der solche Besorgnisse erklärt hätte. Was ich sah, waren lauter lose Büschel, deren Durchmesser nur selten einen Meter überstieg, meist aber darunter blieb. Oft waren es ganz kleine Ranken, anzusehen vom Schiffsbord wie die abgefallenen Frühlingskätzchen von Pappeln. Wir fischten mit einer Hakenschnur einiges davon auf und sahen, daß die Ranken in mannigfacher Verzweigung beliebig, ohne ein bestimmtes Zentrum nach allen Seiten wachsen; sie tragen schmale, feingezackte Blätter und kleine, bis zu drei Millimeter dicke hohle Beeren; und außerdem zahllose ganz kleine Ansätze, die wie Tonpfeifchen gestaltet sind. Die Farbe des gesamten Krautgebildes ist ein lichtes Gelbgrün, zuweilen ins Rötliche spielend. Außerordentlich groß und überaus gleichmäßig über den Ozean verteilt war die Masse des Tanges. Acht Tage lang sind wir hindurchgefahren und haben immer den Anblick der mit Tangflecken in Entfernung von nur wenigen Metern voneinander überstreuten See gehabt. Und zwar ordneten sich diese Massen stets in lange parallele Reihen, die immer in der Windrichtung liefen und mit dieser sich

änderten, also jedenfalls vom Winde hervorgebracht wurden. Unabsehbar zogen diese Streifen über die See hinaus, ein wunderschöner Anblick, denn bei Sonnenschein leuchteten sie mit ihrer goldgelben Farbe in der blauen See wie feine goldige Adern, die einen blauen Edelstein durchflammen.

Bei ganz stiller See, wie wir sie später auch bekamen, schauen die über dem Wasser emporragenden Teile — der größte Teil schwimmt darunter — wirklich wie eine Krautfläche aus, und wenn sich die Flecke häufen, mögen sie wohl den Ausdruck „Wiesen" rechtfertigen.

Seltsamerweise schlief der Wind fast völlig ein, als wir die eigentliche Passatzone erreicht hatten*), kerzengerade wandelte die Rauchsäule mit uns, und die Hitze wurde drückend. Am Abend des zweiten Tages vor St. Thomas hatte ich aber ein großartiges Schauspiel. Ich saß noch im „Salon" beim Abendessen, als mich der erste Maschinist mit eifrigem Zuruf auf das Deck holte:

„Kommen Sie, Herr Doktor, ein merkwürdiges Phänomen!"

In der Tat, das war wunderbar! Die Sonne, das hatte ich vorher noch mit angesehen, war in ungewöhnlich prächtigen Wolkengebilden untergegangen, erst nach ihrem Sinken hatte sich jetzt aber eine Dämmerungserscheinung von fremdartiger Größe entwickelt. Der ganze südwestliche Himmel stand in einer flammenden Lohe bis weit zum Zenith hinauf. Die braunrote Glut strahlte vom Wasser wieder und glänzte auch noch auf den am gegenüberliegenden

*) Auch in St. Thomas hatten wir während vieler Tage keinen Passat. Die meteorologischen Verhältnisse waren überhaupt dies Jahr anscheinend stark unregelmäßig. Die Einwohner wollten das auf die vulkanischen Störungen zurückführen.

Firmament schwebenden Wolken, so daß wir in einem Meer von düsterleuchtenden Flammen zu schwimmen schienen. Ein herrlicher, aber zugleich unheimlicher Anblick, wie ein Gruß der furchtbaren Vulkane, die, nun ja schon ganz nahe, hinter der Krümmung des Erdballs vor uns verborgen lagen. Als ein tröstender Schein aber stand mit stillem Leuchten, mitten in der Glut, unweit der Stelle, wo die Sonne versunken war, groß und ruhig ihr Begleiter, der Abendstern. Und unter ihm lag auf der rotglühenden See eine zarte bläuliche Linie von unsagbarer Feinheit des Tones, der Reflex seines Scheins, stärker und stärker werdend, je mehr die Glut des Himmels erblaßte.

Sehr lange, einige Minuten über eine Stunde, dauerte die Dämmerungserscheinung, und sie wiederholte sich am nächsten Abend.

Aus Abend und Morgen war seit dem Verschwinden der Küste Europas der siebzehnte Tag geworden. Geschäftige Erregung ist auf der Calabria zu spüren, das Schiff, in den schönen Tagen fleißig gewaschen und gemalt, blitzt vor Sauberkeit, Fallreeptreppen, Stöcke, Flaschenzüge werden bereit gelegt, die starken Verschnürungen sind von den Segeltuchdecken der Laderäume gelöst. Wenn morgen die Sonne von neuem aus dem Weltmeer emporsteigt, dann soll St. Thomas vor uns liegen. Gegen halb sieben Uhr ruft der Ausguck vorn vom Vorschiff:

„Füer an Backbord!“

In dem Schein der feurigen Dämmerung des Abends glüht am westlichen Horizont jetzt neben der Venus noch ein anderes Licht auf. Es ist das Leuchtfeuer der kleinen weit in den Ozean vorgesprengten Insel Sombrero, östlich von St. Thomas, der erste Gruß Amerikas!

Am nächsten Morgen erwachte ich dadurch, daß die Schraube unseres Schiffes stillstand. Ich stieg rasch zum Deck empor, und da lag, noch eine düstere Silhouette, in ähnlich wie am Abend glühendem Sonnenaufgangslichte, die vielzackige Insel St. Thomas vor mir.

Vor sechs Uhr ist die Einfahrt in den Hafen Charlotte-Amalie nicht gestattet. Schon aber kam in der Ferne ein kleines Boot heran; vier sauber in dunkle Matrosenjacken und weiße Hüte gekleidete Neger ruderten es, am Steuer saß der europäische Lotse in halb militärischer Kleidung, über ihm wehte die rote Flagge mit dem weißen Kreuz im Felde, der Danebrog.

Der Lotse, ein eleganter, weißhaariger Mann mit feingeschnittenem Gesicht, begrüßte uns freundlich mit deutschem „Guten Morgen“. Deutsche Schiffe in den Hafen zu leiten, ist ja hier seine fast tägliche Aufgabe. Als wir unter seiner Leitung nun in den engen Hals der prachtvollen Bucht einfuhren, sahen wir schon von weitem ein stattliches weißes Kriegsschiff mit hohem, phantastischem Aufbau in gelber Farbe und deutscher Kriegsflagge liegen. Es war die „Vineta“ des Kommodore Scheder, die eben aus Venezuela hier eingetroffen war: „Panther“ und „Gazelle“ wurden in den nächsten Tagen auch erwartet. Überdies lag noch ein anderer Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie im Hafen, und links hinter dem Eingang der Bucht grüßte ebenfalls die schwarz-weiß-rote Fahne an einer Gruppe stattlicher Lagerhäuser, der eigenen Werft der Hamburg-Amerika-Linie.

Ehe wir ankern durften, war noch die ärztliche Untersuchung zu erledigen. Das Boot mit gelber Flagge kam herbeigerudert, der dänische Hafenarzt stieg an Bord, die Zeremonie war rasch erledigt. Dann war es das erste,

was der Doktor, nachdem er gehört, daß ich Gelehrter sei, in deutscher Sprache zu mir sagte:

„Haben Sie die Röte am Himmel beobachtet die letzten Tage? Da ist Asche vom Mont Pelé in der Luft. Es muß einen neuen Ausbruch gegeben haben.“

Wenn das wäre? Das träfe sich ja prachtvoll!

Auf der Schwelle Westindiens.

Dort, wo der Zug der großen Antillen mit Puertorico im Osten abbricht, um sich weiterhin in dem wunderbar regelmäßig geschwungenen Bogen der kleineren Inseln gleichen Namens fortzusetzen, ist zwischen beide noch eine andere Gruppe eingeschoben, die den Namen „Jungfern-Inseln" trägt. Nicht irgendwelche Beobachtungen über die Töchter des Landes veranlaßten ihren Entdecker Kolumbus, sie so zu taufen, sondern er sah hier, dicht zusammengedrängt, eine solche Fülle winziger und winzigster Landsplitter, daß er sie — ohnehin schon in Schwierigkeit um die Beschaffung der vielen neuen Namen für seine Entdeckungen — im Bausch und Bogen nach den 11 000 heiligen Jungfrauen benannte. In Wirklichkeit zählt man etwa hundert Inseln und Klippen, die auf einer gemeinsamen, aus großer Tiefe emporsteigenden Meeresbank hier beisammen liegen.

Ebenso wie die Landauflösung Westindiens in Inseltrümmer hier den höchsten Grad erreicht, so ist auch die politische Zersplitterung in der Gegend zwischen Puertorico und Guadeloupe auf dem Gipfel. Violett, rot, orange, gelb und grün, und das auf das bunteste durcheinander,

sind auf der vor mir liegenden Karte die hier verstreuten Inselchen angemalt, denn die Engländer, Franzosen, Holländer, Dänen und Nordamerikaner teilen sich in sie.

Räumlich der geringfügigste Besitz nächst dem holländischen — zu dem aber in Westindien noch drei größere Eilande, unter ihnen das bekannte Curaçao, an der venezolanischen Küste gehören — ist der dänische. Nur drei von den Jungfern-Inseln gehören Dänemark, und unter diesen ist die weitaus wichtigste, St. Thomas, mit ihren 82 Geviertkilometern nur wenig größer als der Flächenraum, den die Stadt Berlin (64 Geviertkilometer) bedeckt. Trotzdem ist dieses Inselchen aber eines der meistgenannten der Antillenwelt, es war lange Zeit hindurch, von eigentümlichen geographischen Vorzügen begünstigt, ein berühmter Zentralpunkt des gesamten westindischen Handels und eine Perle in Dänemarks Krone. Erst seit wenigen Jahrzehnten ist es unaufhaltsam von dieser Höhe herabgesunken, ein klassisches Beispiel dafür, daß solche Vorzüge nicht immer etwas Absolutes sind, sondern daß sie häufig ihre Bedeutung erst gewissen historischen und wirtschaftlichen Entwickelungen verdanken und sie mit Änderung dieser Vorbedingungen auch wieder verlieren können.

St. Thomas besitzt an seiner Südseite einen herrlichen Hafen, gut anzusegeln, geräumig, durch Bergumrahmung gegen die herrschenden Winde trefflich geschützt und mit schönem Ankergrund von geeigneter Tiefe versehen. Zudem liegt die Insel am Scheitelpunkt des Antillenbogens ungemein bequem für die von Europa her den Ozean kreuzenden Schiffe, sie ist der gegebene erste Anlaufsplatz für sie. Es verriet deshalb einen guten Blick, als in dem Wettlauf der großen staatlich privilegierten Handelskompagnien Europas, der das 17. Jahrhundert charakterisiert, im Jahre 1671

die „Westindien- und Guinea-Kompagnie" des verhältnismäßig damals viel mehr als heut seemächtigen Dänemark von dem herrenlosen Eiland Besitz ergriff. Man traf die Insel ganz menschenleer. Wohin die Indianer gekommen, die Kolumbus im Jahre 1493 dort vorgefunden, ob sie von den mehrfach vorübergehend dort weilenden früheren weißen Ansiedlern umgebracht waren, oder, ihren Stammesgenossen auf anderen Inseln folgend, durch Massenselbstmord den Segnungen der europäischen Zivilisation und des wahren Glaubens sich entzogen hatten, wird man niemals erfahren. Somit konnten sich die neuen Ansiedler mit verdoppeltem Eifer auf die Ausrottung des Urwaldes werfen, der die Gehänge bedeckte, und dieses Werk gelang ihnen so gründlich, daß bis heutigen Tages St. Thomas ein öder Fels ist, den nur eine spärliche Baum- und Strauchvegetation lose übersprenkelt. Infolgedessen versiegten alle Quellen, und bis zum heutigen Tag sind die Bewohner der Insel auf das Regenwasser angewiesen, das sie in Zisternen sammeln.

Trotzdem aber blühte die Kolonie rasch und stetig empor, da sie, auf nennenswerte Agrikultur verzichtend, sich ganz und gar auf den Handel stellte und hierfür gerade die politische Zugehörigkeit zu Dänemark ein besonders vorteilhafter Umstand wurde. Die sämtlichen spanischen, englischen, französischen und holländischen Kolonien sehen wir nämlich während der folgenden kriegerischen Jahrhunderte unausgesetzt in die großen Weltmachtkämpfe der europäischen Mutterländer verwickelt. In ermüdender Gleichförmigkeit kehren in der Geschichte fast jeder einzelnen Insel immer dieselben Vorgänge wieder: bald werden sie von dieser, bald von jener Nation besetzt und mit List, Verrat oder Gewalt der anderen abgejagt, bis diese sie zurückerobert

oder bei irgend einem der großen Friedensschlüsse in Europa an die erobernde oder eine dritte Macht abtritt. Wie Billardbälle fliegen die Eilande aus einem politischen Besitz in den anderen, natürlich zu steter Hemmung für ihre wirtschaftliche Entwickelung. Dänemark hat seit dem 18. Jahrhundert bei jenen großen Rivalitätskämpfen im wesentlichen eine neutrale Rolle gespielt, und diese kam seinem Hauptplatz St. Thomas zugute. Hierher zogen sich in den unsicheren Zeiten naturgemäß zahlreiche tüchtige und kapitalkräftige Kolonisten der Nachbarschaft. Zweimal allerdings, in der wilden Zeit der napoleonischen Kriege, mußte Dänemark daheim seine Neutralität aufgeben, und St. Thomas fiel auch sogleich in englische Hände (1801—2 und 1807—15).*) Allein auch das trug nur zu seiner Förderung bei, indem in seinem sicheren Hafen sich mehrmals jährlich die englischen Seglerflottillen sammelten, um unter dem Schutz britischer Kriegsschiffe nach Europa geleitet zu werden. Nachdem es wieder in den Besitz des Mutterlandes zurückgekommen, tat dann die von der dänischen Regierung, welche schon in der Mitte des 18. Jahrhunderts die Privilegien der Kompagnie beseitigt hatte, verständnisvoll geübte Handelsfreiheit das weitere, um St. Thomas allmählich zu einem Mittelpunkt des europäisch-westindischen Handels und Verkehrs zu entwickeln. Hier wurden in gewaltigen Lagerhäusern die von den Ozeanfahrern aus Europa gebrachten Waren aufgestapelt, hierher kamen die kleineren Segler, die zwischen den Inseln liefen, um die Güter im einzelnen weiter zu verteilen. Umgekehrt sammelten sie auch ebendort die Eigenprodukte der Tropen zum

*) Vgl. v. Benko: Reise S. M. Schiffes „Zrinyi" nach Westindien, ein ausgezeichnetes Werk für die Kenntnis der westindischen Inselwelt.

Großtransport nach Europa. Nicht nur für die europäischen Firmen war somit St. Thomas der traditionelle Orderhafen ihrer Schiffe geworden, sondern in der kleinen Hauptstadt Charlotte-Amalie selbst waren stolze und reiche Kaufleute und Schiffsreeder in Menge ansässig, deren Interessen ganz Westindien umspannten, und oft genug konnte selbst die geräumige Bucht die Fülle der Schiffe nicht fassen.

Das war in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts. Heute ist diese Bucht noch ebenso geräumig und sicher wie sonst, die Lage der Insel noch immer die gleiche und auch die Regierung dieselbe; und doch ist St. Thomas' Glanzzeit dahin, wohl unwiederbringlich.

Ganz Westindien befindet sich seit einigen Jahrzehnten in einer schweren Krise, z. T. in erschreckendem Verfall von Wohlstand und Gesittung. Die beiden wichtigsten Gründe, die das herbeigeführt haben, liegen klar vor Augen; der eine ist der Zusammenbruch der Zuckerrohrkultur durch den Wettbewerb der Runkelrübe in Europa, der zweite die Aufhebung der Sklaverei und die damit verbundene Verteuerung und Verschlechterung der Arbeitskräfte. Für St. Thomas sind diese Vorgänge zwar auch mit verhängnisvoll geworden, aber doch nicht ausschlaggebend, da die Insel keinen wesentlichen Landbau besaß. Was Charlotte-Amalies Handel zugrunde gerichtet hat, waren eigentümlicherweise zwei Erfindungen, die sonst den Welthandel gerade in ungeahnter Großartigkeit gesteigert haben: Die Telegraphie und die Dampfschiffahrt. Dadurch nämlich, daß drahtliche Verbindungen nach allen größeren Plätzen Westindiens eingerichtet wurden, konnten die europäischen Transportfirmen ihre Fahrtweisungen an ihre Schiffskapitäne in den verschiedensten Häfen direkt ergehen lassen, diese brauchten nicht mehr, wie vorher, einen bestimmten Orderhafen an-

zulaufen, und die größere Raschheit, Sicherheit und Wetterunabhängigkeit des Dampferdienstes brachte es mit sich, daß der überseeische Handel einen Umschlagsplatz mit kostspieliger Aufstapelung und Umladung der Waren entbehren konnte; mehr und mehr gewöhnten sich die von Europa kommenden Schiffe daran, selbst die einzelnen Häfen anzulaufen und ihre Waren am Bestimmungsort zu löschen oder einzunehmen.

Das ist ein Prozeß, den leider keine noch so liberale Fürsorge einer heimatlichen Regierung und kein Fleiß und keine Energie einheimischer Kräfte — und es hat an beiden in St. Thomas nicht gefehlt — aufzuhalten vermochte. Jetzt kam eben der geographische Nachteil gegenüber den früheren Vorteilen zur Geltung, daß St. Thomas räumlich viel zu klein ist, um eine eigene Bevölkerung von Bedeutung und eine eigene Produktion und Konsumtion zu erzeugen, die den Handel an seinen Hafen fesseln konnte. Jetzt rächte sich auch die sinnlose Entwaldung und Verschlechterung der Wasserverhältnisse, die den eigenen Boden der Insel noch wertloser gemacht hat.

Ich verweile bei diesem Gegenstande solange, weil er auch für uns lehrreich sein kann. Es gibt bei uns Kolonialphantasten genug, die, sobald sie nur auf dem Atlas zwei kommerziell wichtige Gegenden über irgend eine Insel hinweg durch ein paar mehr oder minder gerade Linien verbinden können, dieser letzteren sofort eine glänzende Zukunft prophezeien. Sie vergessen dabei, daß ihr Hafen, wenn er nicht auch selbst ein Hinterland hat, das in größerem Maßstabe Güter verzehren und erzeugen kann, heute, wo der Verkehr immer intensiver allen Zwischenhandel vermeidet, schwerlich Aussicht hat, mehr als eine Kohlenstation, ein Zufluchtsort oder bestenfalls ein Passagier-

kreuzungsplatz zu werden. So versprechen sich z. B. für Samoa enthusiastische Gemüter mit der Entwickelung des pacifischen Verkehrs, insbesondere nach der Eröffnung des Panamakanals, goldene Berge, indem sie gewaltige Bleistiftstriche von amerikanischen Küstenpunkten über Upolu nach Neuseeland, Australien, ja gar nach Hongkong und Schanghai ziehen und daraufhin in Apia ein zukünftiges Handelszentrum der Südsee sehen. Diese Zeit ist jedoch für den kleinen Ort in gewissem Sinne schon gewesen, als Cäsar Godeffroy dort den Mittelpunkt seiner großartigen Südseeunternehmungen hatte, und sie wird nicht wiederkehren. Anders dagegen die deutschen Besitzungen in Neu-Guinea und dem Bismarck-Archipel. Obwohl sie heute noch einem der entlegensten Winkel des Globus angehören, so kann man doch hier einer künftigen bedeutenden Entwickelung entgegensehen. Sie liegen mitten auf dem Wege zwischen Ostasien und Ostaustralien, und der zwischen diesen Polen sich mit Sicherheit mehr und mehr entwickelnde Verkehr wird sie nicht übergehen, da sie räumlich groß und von der Natur mit reichen Schätzen ausgestattet sind; hier wird dieser Verkehr wirklich die Rolle eines Erweckens von dauerndem Leben spielen.

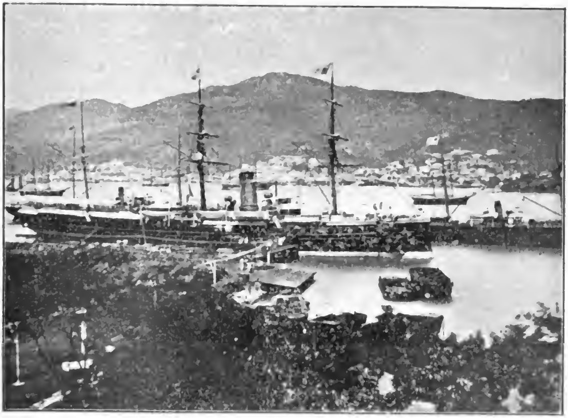
Doch kehren wir nach St. Thomas, unserer Eintrittspforte in die westindische Welt zurück.

Ungemein reizend ist trotz allen Niedergangs auch heute noch das Bild, das die Stadt Charlotte-Amalie dem Ankömmling darbietet. Wenn wir unter der Führung des Lotsen in die Mündung des Hafens einbiegen, zur Rechten einige scharfe, aus dem Wasser aufragende Klippen, die zur Kennzeichnung während der Nacht mit weißer Farbe getüncht sind, zur Linken am Land die grünüberwachsenen

Trümmer eines Forts, auf dessen Wällen noch ein paar verrostete Kanonen liegen, dann baut sich im Hintergrunde der breiten, von schön geformten Hügeln umrandeten Hafenfläche die Häusergruppe in einer so eigentümlichen Weise am Abhang empor, daß man das Bild nicht wieder vergißt. Vom Berghintergrunde springen nebeneinander drei Ausläufer vor, nahe an das Meer herantretend und zwischen sich zwei Talsenkungen lassend. In diesen Talsenkungen breiten sich die flacheren Geschäftsteile der Stadt, die Marktplätze, die öffentlichen Gebäude u. dgl. aus, die Hügel hinan klimmen, von Gärten umgeben, die besseren Privatwohnungen, welche die Kühlung suchen. So kommt es, daß die Stadt von weitem, wo man von den unteren Quartieren wenig sieht, aus drei verschiedenen Teilen, wie drei gleich hohen Wellenbergen, zu bestehen scheint. Und da die Häuser alle lebhaft bunt sind, weiße Wände, grüne Jalousien und rote Dächer, so gibt das mit dem Grün der Gärten ein überraschend hübsches und freundliches Gemälde (Abb. 1).

Wir ankerten mit der „Calabria“ ziemlich fern von der Stadt an der eigenen Werft der Hamburg-Amerika-Linie. Mächtige Berge von Kohlen sind dort aufgehäuft, denn hier versehen sich die Schiffe der Kompagnie nach und vor der Ozeanreise mit neuem Heizmaterial. Alles ist sorgfältig dafür vorbereitet, so daß dies wichtige Geschäft in kürzester Frist vor sich gehen kann. Wir hatten kaum an dem stattlichen Pier festgemacht, der trotz seines Dienstes als Kohlenplatz tadellos sauber gehalten war, als unverzüglich das „Kohlen“ begann. Eine Schar von über 100 Negern und Negerinnen wartete bereits, einige von den letzteren mit grellen Blusen in schwarz-weiß-roter Farbe bekleidet, und sobald die Brücke am Lande festlag, quoll

Abb. 1 z. S. 34



St. Thomas (Charlotte-Amalie) von der Werft der Hamburg-Amerika-Linie aus

Abb. 2 z. S. 48



Markt auf St. Thomas

ein ununterbrochener Strom von ihnen, Kohlen in großen Körben auf dem Kopfe tragend, vom Land zu den Kohlenbunkern und zurück, unaufhörlich schwatzend, lachend und spektakelnd wie die Spatzen. Die Aufsicht über ihre Arbeit ist ungemein einfach; die Träger wandern in langer Reihe an einem Aufseher vorüber, der hoch auf einer Kiste sitzt, und jeder erhält für einen Korb Kohlen einen Cent (4 Pfennig), und so sind sie eifrig hinterher, soviel Körbe als möglich zu schleppen. Es gelingt auf diese Weise etwa 300 Tonnen Kohlen in einer Stunde einzunehmen.

Noch ehe aber diese Arbeit begann, zeigte einer unserer Offiziere mir eine kleine Dampfpinasse, die rasch aus der Ferne auf uns zupufferte.

„Sehen Sie, dort kommt der König von St. Thomas!"

„Wer ist das?"

„Das ist der hiesige Agent der Hamburg-Amerika-Linie, Kapitän S. Was wäre die Stadt heute ohne unsere Linie?"

Die Pinasse kam längsseit, und ihr entstieg ein Mann in den besten Jahren, mittelgroß und kräftig, mit Spitzbart und charaktervoll geschnittenem Profil. Er begab sich in den kleinen Schiffssalon, wo er Kapitän und Offiziere um sich versammelte und den Rapport über die Fahrt entgegennahm. Wir erfuhren, daß gleich uns verschiedene andere Schiffe durch schweres Wetter aufgehalten und verzögert worden seien. Die „Helvetia", die früher als wir Europa verlassen hatte, war überhaupt noch nicht da und schon den sechsten Tag überfällig. Dann gab der Agent in knappen Zügen das Fahrtprogramm, das die „Calabria" von St. Thomas aus bei ihrer Rundfahrt durch die mittelamerikanische See bis zur Rückkehr hierher auszuführen hatte und setzte ihre Weiterreise auf Nachmittag um fünf

an. Alles geschah in so klarer, sicherer Weise, daß man sofort den Eindruck hatte, dieser Mann ist das Disponieren im großen gewöhnt.

Die Aufgabe der westindischen Agentur der Hamburg-Amerika-Linie und die Art, wie sie gelöst wird, ist so interessant und für unsere ganze überseeische Stellung hier so bedeutsam, daß ich darauf noch einen Augenblick näher eingehen möchte.

Der westindische Verkehr ist eine der ältesten Unternehmungen der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft. Ursprünglich vorwiegend dem Personenverkehr gewidmet, rentierte sie lange Jahre hindurch wenig oder gar nicht; in schwierigen Jahren mußten sogar die Erträge aus der New Yorker Linie diese hier mit über Wasser halten. Seit jedoch die Praxis geändert, das Hauptgewicht auf die Güterbeförderung mit nur beiläufiger Einrichtung für Fahrgäste gelegt und dieser Frachtverkehr aufs sorgfältigste ausgebildet wurde, änderte sich die Sache vollständig, und die westindischen Linien waren sogar zeitweilig in der Lage, ihrerseits in schwierigen Jahren die Ausfälle des durch den großen Wettbewerb beeinträchtigten New Yorker Verkehrs wettzumachen. In St. Thomas laufen heute alle Fäden dieses westindisch-zentralamerikanischen Verkehrs der Gesellschaft zusammen. Der hiesige Agent allein überschaut durch ein System von Unteragenturen sämtliche Transportbedürfnisse, die für die Linie in Frage kommen, und bestimmt danach die Routen der von Europa kommenden Schiffe. Es ist das keine leichte Aufgabe, und nicht jeder Agent hat sich ihr gewachsen gezeigt; oft genug kam es vor, daß zwei, drei Schiffe zugleich in einen Hafen gerieten, wo kaum nur für eins Ladung bereit lag, oft genug lag sie dort, aber die Schiffe blieben aus. Um das zu vermeiden,

muß der Vertreter in St. Thomas in jedem Augenblick die Ortslagen sämtlicher Schiffe der acht Linien in Westindien so klar im Kopfe haben wie die Figuren auf einem Schachbrett; ebenso ihre verschiedenen Schnelligkeiten, ihre Ladungen, die Zeiträume, die ihr Ein- und Ausschiffen an den einzelnen Orten erfordert; er muß durch die Unteragenturen rechtzeitig die einzunehmenden Güter in den anzulaufenden Häfen von Portorico, Haiti, Kuba, Jamaica, Curaçao, Venezuela, Colombia, Costarica, Nicaragua und Mexico bereitstellen lassen usw. usw. Dabei ist dieser Mann auch noch zugleich Konsul des Deutschen Reiches, und gerade während meiner Anwesenheit lernte ich kennen, wie groß auch von dieser Seite die Anforderungen sind, die an ihn herantreten. Die drei Kriegsschiffe „Vineta“, „Panther“ und „Gazelle“ liefen nacheinander in den Hafen von St. Thomas und wechselten hier die alte Munition gegen neue, von Deutschland gekommene aus. Da war der Anliegen natürlich kein Ende. Allen aber kam er mit gleichbleibender Bereitwilligkeit und Tatkraft nach und hatte doch auch daneben noch Zeit und Freundlichkeit für Privatangelegenheiten, wie die Raterteilung für meine eigene Reise, übrig.

Ich habe schon so oft im Auslande Gelegenheit gehabt, die Tüchtigkeit und Unermüdlichkeit deutscher Konsuln — ich spreche hier ganz besonders auch von kaufmännischen Konsuln, solchen, die man Honorarkonsuln nennt, weil sie für ihre Mühen kein Honorar bekommen — dankbar zu erfahren, und damit zu vergleichen, wie wenig man eigentlich bei uns in der Heimat darauf achtet, daß ich gern einmal auf diese wackere Tätigkeit ausdrücklich hinweisen möchte. Es fehlt in deutschen Reiseschilderungen nicht an gelegentlichen Klagen über Schwerfälligkeit oder Unzugänglichkeit

deutscher Konsuln im Auslande. Ich neige zu dem Verdacht, daß die betreffenden Reisenden in vielen Fällen solche Erfahrungen ihrem eigenen Auftreten zuzuschreiben haben werden; nach meiner Erfahrung kann ich nur das völlige Gegenteil als die Regel hinstellen, es ist ein reiches Maß dankbarer Erinnerung an freundliches Entgegenkommen und wirksamer Förderung von dieser Seite, die ich aus den allerverschiedensten Teilen der Welt mit heimgebracht habe.

Aus dem Vorhergehenden ergibt sich, daß St. Thomas durch die Hamburg-Amerika-Linie doch noch immer ein Zentralpunkt des westindischen Verkehrs ist, wenngleich nicht mehr im Sinne von früher, denn die Waren gehen ja heute ohne Umladung durch. Der Verdienst, der auch so noch durch Ankauf von Vorräten, Heuern von Arbeitskräften und dergleichen nach St. Thomas kommt, ist bei der gegenwärtigen Lage der Stadt von größter Bedeutung; zumal da das Anlaufen der Hamburger Schiffe auch andere Linien, die französische Compagnie Transatlantique, die kanadische Linie, den Interkolonialdienst der englischen Royal Mail, veranlaßt, nach wie vor hier zu halten.

Es war gegen zehn Uhr morgens, als ich endlich mit meinen Koffern im Boot über den Hafen hinüber nach der Stadt fuhr.

Der reizende Anblick des Städchens verlor durchaus nicht beim Näherkommen, wie leider so oft bei Tropenstädten. Das Ganze behielt etwas Zierliches wie ein Spielzeug. Unweit des Landungsplatzes, eines kleinen holzgefaßten Kais, liegt das alte Fort von St. Thomas, eine drollige kleine Spielzeugburg mit knallrot gestrichenen Mauern, die wunderhübsch zwischen dem Grün der Palmen

und buntblühenden Büschen freundlicher Anlagen hervorleuchten. Ein paar Soldaten in kleidsamen dänischen Uniformen ergehen sich dort in der friedlichen Idylle ihres harmlosen Daseins. Die dräuenden Kanonen auf den Schießschartenwällen weisen ihre Existenzberechtigung nur noch dadurch nach, daß jeden Morgen um fünf die gute Bürgerschaft mit einem ganz entsetzlichen Knall an das Aufstehen und jeden Abend um acht ebenso an das Zubettgehen gemahnt wird. An den Schuß schloß sich jedesmal eine schmetternde Trompetenfanfare an, so dicht, daß es immer den Eindruck machte, als würde sie aus der Kanone herausgeschossen. Vermutlich stammt diese Schießerei noch aus der Zeit, wo die Sklaven damit geweckt wurden, und es paßt ganz gut zum Charakter von St. Thomas, daß man es beibehalten hat, denn dieser ganze kleine verlorene dänische Besitz hier ist ja wie eine Rarität aus einer vergangenen Glanzzeit.

Auch das alte Hotel, in dem ich untergekommen bin, ist solch ein Überbleibsel aus schöneren Tagen.

Erinnert sich auch der Leser jener beängstigenden Kinderträume, in denen man todeinsam in einem unheimlich großen Saal weilt? Nur spärlich erleuchtet ihn ein flackerndes Licht und kämpft vergeblich gegen die Finsternis, die aus hohen, offenen Türen spukhaft wie etwas Schweres, Körperliches in den Raum hineinzuquillen scheint. Hinter diesen Türen, das weißt du, liegen andere weite, leere Säle und wieder andere; was aber in ihnen sich im Schoß der Finsternis birgt, was auf unhörbaren Sohlen leise aus der Ferne heranschleichen mag, das weißt du nicht. Doch da kommt es — Entsetzen! — wirklich heran, langsamen, schlürfenden Schrittes, immer näher, jetzt ist es an einer der Türen, jetzt löst es sich langsam von der Finsternis

los, eine schwarze Gestalt, die sich auf dich zu bewegt. Das Herz stockt dir, du willst schreien — — da, ein Stoß, ein Schlag oder ein Knall und du liegst plötzlich erwacht, aber noch angstbebend in deinem Bett!

Ich muß an diese Kinderträume denken, wenn ich hier in der Abendstunde in dem großen alten Hotel von St. Thomas sitze. Ein Haus, weitläufig wie ein altes Schloß, und bei Tage sieht es, wenn man auf seiner schönen, von einer Säulengalerie flankierten Loggia sitzt, auch wirklich aus wie ein alter italienischer Palazzo. Hohe, schmale Flügeltüren, fast ein Dutzend nebeneinander, führen auf die mit großen Steinfliesen belegte Plattform, und zwischen den Rundbogen der Arkade fliegt der Blick hinaus in eine sonnenlichtgesättigte Welt; Palmen und fremdartig großblühende Bäume wiegen ihre Wipfel, zwischen denen das nahe Meer blendend hindurchblitzt, und zierliche bunte Häuser klettern, in Gärtchen gebettet, die steilen Berghänge hinan, wie in den Städten der Riviera. Aber es ist ein verwunschenes Schloß, keine Seele haust augenblicklich außer mir darin. Nur morgens erscheint eine starkknochige Negerin, um mein Zimmer — was man so nennt — reinzumachen, und sonst noch ein paarmal während des Tages ein auf Socken schlürfender Niggerboy, um mir über einem Tischtuch von zweifelhafter Sauberkeit auf der Loggia den Lunch oder das Diner aufzutragen; sonst sehe ich niemanden. Leer stehen die zahlreichen Fremdenzimmer mit den zerbrochenen Krügen und den wurmstichigen Waschtischen, leer die ungeheuren, für Scharen von Gästen berechneten Parlour- und Drawingrooms, deren Wände seltsame alte verblichene Lithographien, Szenen aus der Heldengeschichte des großen Napoleon oder sentimentale Liebespaare in verschollenen Gewändern, bedecken. Über-

züge, sicher seit Jahren nicht gehoben, verhüllen die alten wackligen Polstermöbel, und in einer Ecke steht, schief wie der Turm von Pisa, das klägliche Wrack eines Flügels.

Das ist bei Tage; abends aber, wenn die rasch kommende Nacht der Tropen sich fast plötzlich schwarz und schwer über die Welt gewälzt hat, dann ist es wirklich fast graulich, in einem dieser öden Säle zu weilen und mühsam unter der einzigen noch brauchbaren Lampe des vielarmigen Kronleuchters zu lesen. Mit dem Nachtwinde dringt von draußen das Zirpen der Grillen herein, sonst aber kein Laut. — Doch! — Schleichenden Schrittes naht es sich, es quillt aus dem Dunkel einer der Flügeltüren hervor und kommt stockend und langsam in den trüben Lichtkreis der Lampe, — eine schwarze Gestalt — und jetzt ein dröhnender Knall, daß der Kalk von den alten Wänden rieselt und ich erschrocken von meinem Schaukelstuhl emporfahre. — —

Es ist wirklich so, verehrter Leser; aber die schwarze Gestalt ist der Niggerboy, der, verschlafen, nachsehen möchte, ob der einzige Gast noch dasitzt und ob er nicht die einzige Gasflamme des „Hotels“ auslöschen kann; und der Knall ist eben der tägliche Achtuhrschuß des unmittelbar vor meiner Loggia gelegenen Forts von St. Thomas.

Es blieb übrigens nicht immer ganz so einsam im Hotel wie in den ersten Tagen meines Aufenthalts; später habe ich auf der Loggia des Palazzos sogar mehrfach mit einer Zirkusdame gespeist, der Hauptkünstlerin einer kleinen Wandermenagerie, die während meiner Anwesenheit auf einem winzigen Segelschiff von Santa Lucia herüberkam. Ich möchte aber um meiner Reputation willen sogleich einfließen lassen, daß erstens der Gatte dabei war, ein verwogen gescheitelter, knallrot beschlipster Mann mit widerlichem Hausknechtsgesicht, und daß die Dame selbst den

bejammernswerten Inbegriff geschminkten, gealterten und zerdrückten Elends bildete. Die Leutchen gaben in einem Leinwandzelt auf einem freien Platze der Stadt Vorstellungen, die für die farbige Bevölkerung ein Fest waren. Vorsichtig war aber auf dem Programm an den Straßenecken gedruckt: Wer von dem verehrten Publikum in der Vorstellung lärmt oder unanständige Reden führt, wird hinausgeworfen.

Längs des Meeresufers läuft die Hauptstraße am Fuße der Berge dahin. Hier reihen sich einer an den anderen die bekannten tropischen „Stores", jene Massenläden, wo man die wunderlichste Vielseitigkeit von Waren durcheinander bekommt: Kleider und Regenschirme, Lebensmittel und Phonographen, Briefpapier und Drahtnägel. Aber die ungünstige Geschäftslage von St. Thomas ist doch beim ersten Gang zu erkennen; geschlossen sind die großen, zugleich als Fenster dienenden Flügeltüren vieler Geschäftshallen, leer stehen die riesigen Warenspeicher, die einer neben dem andern von der Hauptstraße sich nach dem Meere hinunterziehen und ehedem die Engros-Lager des Zwischenhandels bildeten. So zierlich die hübschen Privathäuser auch gehalten sind, die mit netten kleinen Gärten versehen, malerisch die Abhänge hinanklimmen, es birgt sich doch selten mehr wirklicher Wohlstand hinter ihren Wänden. Die alten Handelshäuser — meist englisch und amerikanisch — halten zwar noch möglichst den Luxus besserer Tage aufrecht, allein fast alle leben über ihre Verhältnisse, und ihr Kredit ist oft soweit untergraben, daß sie keine Ware mehr aus Europa oder Amerika bekommen können, selbst bei sicherem Absatz. Der Hafen ist heute erschreckend leer; außer den Dampfern der genannten fremden Linien und gelegentlich einigen fremden Kriegsschiffen kommen nur noch

wenige andere Schiffe hierher, meist Segler kleinsten Formats und bescheidenster Art.

Man hat hier mancherlei lebhafte, wenn auch unklare Hoffnungen an den Verkauf der Inseln an die Vereinigten Staaten geknüpft. Bekanntlich hatte im Vorjahr der Kongreß in Washington in den vom dänischen Staatsministerium der großen und nutzlosen Kosten dieser versprengten Kolonie halber beabsichtigten Verkauf der dänischen Jungferninseln gewilligt. Alles war in dem Vertrage festgesetzt; die Inseln sollten mit allem Leben, mit allen Liegenschaften und allen Rechten der Regierung, ja selbst mit den Akten des Staatsarchivs in den Besitz der Amerikaner übergehen; die Sache schien fertig abgemacht. Vor mir liegt z. B. eine komische Zeichnung in einem amerikanischen Witzblatte, wo das dänische Westindien als gezopftes und nordisch gekleidetes Niggermädelchen sich bereits mit an den Tisch setzt, wo schon ein paar andere Niggerkinder mit den Namen der Philippinen, Sandwichs-Inseln, Portorico versammelt sind, und schmunzelnd den Löffel wie sie in den Brei taucht. — In letzter Stunde aber versagte in einer patriotischen Aufwallung der dänische Landtag die Ratifikation des Abkommens und alles blieb beim alten.

Ob mit dem Besitzwechsel wirklich eine bessere Zeit für St. Thomas angebrochen wäre, ist noch die Frage; der Nordamerikaner versteht es zwar unleugbar, mit einer gewaltigen Energie Fuß zu fassen und kulturell in kurzer Zeit Imponierendes zu leisten; die Besetzung Kubas und was sie während dieser geschaffen haben, hat das neueste Beispiel dafür geliefert. Allein er ist doch andererseits viel zu praktisch, um die Ungunst der Umstände für größere Kapitalsanlagen gerade in St. Thomas zu verkennen. Von dem Zollanschluß an die Union allein würde das so gut

wie nichts produzierende St. Thomas kaum Vorteile haben, die ausländischen Dampferlinien aber würden wahrscheinlich andere Plätze suchen.

Für die imperialistische Ausdehnungspolitik der Union freilich würde der Erwerb dieses trefflichen und wohlgelegenen Hafens, der sich zu einem ausgezeichneten seekriegerischen Stützpunkt umschaffen ließe, zweifellos von großer Bedeutung gewesen sein. Und da jede Machterweiterung der Vereinigten Staaten in dieser Gegend unmittelbar eine Minderung des europäischen Einflusses bedeutet, so können wir alle den ritterlichen Entschluß des dänischen Volkes, rein um der Ehre halber ihre Stellung hier aufrecht zu halten, nur dankbar begrüßen.

Schon jetzt ist — das nehme ich als eine der wesentlichsten Erfahrungen aus meiner ganzen mittelamerikanischen Reise vorweg — der Einfluß der Union hier außerordentlich groß. Mehr und mehr beherrscht sie mit ihrer Ausfuhr an Lebensmitteln und Industrieerzeugnissen den Markt und verdrängt Europa. Ein bedeutender Ausdruck dafür ist der Umstand, daß in dem chaotischen Wirrwarr der verschiedenen Währungen bei den Einzelstaaten Mittelamerikas mit ihren vielfach ungeheuerlich schwankenden Kursen der amerikanische Dollar überall im Volksbewußtsein der natürliche Wertmesser, der feste Pegel ist, an dem die Flutschwankungen der heimischen Valuta bestimmt werden. Das amerikanische Geld — nicht das sonst auf der Erde so allmächtige englische — gilt als das beste Geld, als die internationale Normalmünze, die überall genommen wird. Nicht nur das Gold, sondern auch die „Greenbacks“, die Papiernoten der Union, genießen das höchste Ansehen; in der Regel ein sehr viel höheres, als die eigenen Scheine der betreffenden Staaten.

Die dänischen Inseln haben eine eigene Silbermünze mit der Umschrift: Dansk Vestindisk Mont, hübsch geprägt, mit dem Bildnis des Königs und auf dem Revers entweder einen kleinen Zweimastsegler oder ein paar Zuckerrohrhalme. Sie ist der amerikanischen Cent- und Dollarwährung angepaßt, wird auch so genannt und im Kleinverkehr ganz auf der Werthöhe des amerikanischen Goldes gehalten.

Die Hauptmasse der Bevölkerung auf St. Thomas, die, langsam zurückgehend, jetzt auf etwa 11 000 sich beläuft, besteht wie auf allen übrigen westindischen Inseln aus Nachkommen der seit dem 16. Jahrhundert in so ungeheuren Mengen aus Afrika eingeführten Negersklaven. Allerdings habe ich selten oder nie ganz reinblütige Schwarze gesehen, in allen möglichen Abschattierungen der Hautfarbe zeigt sich vielmehr eine mehr oder minder große Vermischung mit europäischem, zum geringeren Teil auch wohl indianischem Blute, doch so, daß der afrikanische Typus der vorwaltende bleibt. Im großen und ganzen kann ich nur sagen, daß von allen farbigen Völkern, die ich auf der Erde gesehen habe, die mittelamerikanischen Neger mir bei weitem den unerfreulichsten Eindruck gemacht haben, sowohl im Hinblick auf Farbe, Gesichtsschnitt und Haltung, wie in ihrer jeder Eigenart entbehrenden, europäischen Halb- oder besser Scheinkultur.

Seltsam und tragisch freilich ist das Geschick dieser Bevölkerung. Nicht freiwillig sind ihre Vorfahren hergekommen, mit brutalster Gewalt hat man die Rasse aus ihrer natürlichen Heimat verpflanzt, Generationen hindurch hat sie den weißen Männern ohne Besitz, ohne Rechte dienen müssen. Selbst die eigene Sprache hat sie verloren, die Leute sprechen je nach der Staatszugehörigkeit hier

Französisch, dort Spanisch, dort Englisch (letzteres ist die Verkehrssprache in St. Thomas, nicht Dänisch). Nun sind sie plötzlich frei geworden. Unvorgebildet für diese Freiheit jedoch, hineinversetzt in Kulturverhältnisse, die ihre natürlichen nicht sind, zu deren rechtem Verständnis ihnen Jahrhunderte der normalen Entwickelung fehlen, geht es ihnen nicht viel anders, als wenn man ein unmündiges, ungenügend erzogenes Kind plötzlich aus elterlicher Bevormundung in eine volle Selbständigkeit und Selbstverantwortlichkeit hinausstößt. Rückwandern in die afrikanische Heimat ihrer Voreltern können sie nicht mehr. Ihre angeborenen Rasseninstinkte ziehen sie auf der einen Seite noch heute mächtig zu den einfachen Kulturzuständen ihrer Ahnen zurück; die natürliche Trägheit und Bedürfnislosigkeit des Negers schlägt, seit er sich selbst überlassen ist, gewaltsam durch. Die Leute versprengen sich in solchen Ländern massenhaft in jämmerliche, hier und dort verstreute Hütten, bebauen nicht mehr Boden, als sie unbedingt zum kärglichsten Leben brauchen und verdämmern in Faulheit ihre Tage. Nach der anderen Seite hin aber haben sie doch wieder zuviel von der europäischen Kultur gesehen, zu lange hat der Neid gegen den weißen Herrn und das Staunen vor seiner Macht und seinem Glanz ihnen das Herz verbrannt, um ihnen nicht seine möglichst getreue Nachahmung als höchstes Lebensideal erscheinen zu lassen. Daß sie jedoch, individuelle Ausnahmen beiseite gesetzt, als Rasse im ganzen durchaus noch nicht für die Handhabung europäischer Zivilisation reif sind, haben sie bereits in dem halben Jahrhundert seit ihrer Emanzipation vollgültig bewiesen. Am augenfälligsten da, wo sie am meisten der intellektuellen Leitung des Weißen enthoben gewesen sind, in der Negerrepublik Haiti. Ich selbst bin nicht dorthin

gekommen, habe aber vielfältig Erkundigungen von Kennern des Landes einziehen können und dabei ausnahmslos bestätigen hören, daß in diesem von der Natur wunderbar begünstigten Lande — dem einzigen Orte auf der Erde, wo, wie der Neger selber stolz sagt, black man rules white man — die wirtschaftlichen, politischen, sanitären Verhältnisse an Verkommenheit einfach jeder Beschreibung spotten.

Die farbige Bevölkerung von St. Thomas gerade gilt übrigens noch für die bei weitem beste Westindiens, sowohl an Intelligenz wie an Arbeitsamkeit und Tüchtigkeit. Man schreibt dies der vernünftigen Art zu, mit der auf den dänischen Inseln die Befreiung der Sklaven vorbereitet und durchgeführt wurde. Schon vorher war das Los der dänischen Sklaven infolge heimischer Gesetzgebung verhältnismäßig glücklich. Sie hatten einen zehnstündigen Arbeitstag, konnten in ihrer Freizeit sich eigene Gärten bebauen und Haustiere züchten, Fische fangen und dergleichen. Andererseits wurde ihnen auch nach der Emanzipation — die sich hier wie überall im Revolutionsjahr 1848 vollzog — nicht sogleich völlige Freiheit zuteil, sondern es fand noch lange Zeit hindurch eine gesetzliche Bevormundung statt, ein mäßiger Arbeitszwang, eine Nötigung zur gemeinsamen Ansiedlung in reinlichen Häusern aus Stein von vorgeschriebener Bauart u. a. m.

Auch ich kann nur bestätigen, daß mir die farbige Bevölkerung von St. Thomas immer weitaus am besten gefallen hat, verglichen mit der, die ich später auf den anderen Inseln und Küsten sah. Ein guter Maßstab für den Volkscharakter ist die Art, wie sich die Mädchen und Frauen kleiden. Gewöhnlich ist die Negerin Westindiens auf der Straße der Inbegriff von Schlampigkeit; mit

niedergetretenen Schuhen und schmierigem, schlotterndem Kleide schlurft sie umher. Hier war die Mehrzahl sauber angezogen, die in der Jugend immer sehr üppige Brust augenscheinlich von einer Art Korsett getragen und die Haltung des Körpers verhältnismäßig straff und adrett (Abb. 2).

Für die Intelligenz und das Streben der Männer andererseits nur ein interessantes Beispiel. Mir kam in St. Thomas ein merkwürdiges Buch in die Hände, das ein eingeborener Farbiger vor kurzem geschrieben und auf der Insel selbst hatte drucken lassen. Der Titel hieß: „Time and I“, und das Ganze war eine Art Zukunftsphantasie. Der Verfasser, ein leidenschaftlicher Freund seiner kleinen Heimatinsel, die ihm als einer der schönsten Punkte der Erde gilt, beklagt in den Eingangskapiteln den Niedergang von St. Thomas, dessen Gründe er in einer ganz vortrefflichen Weise historisch darlegt. Dann erscheint ihm bei einer einsamen Wanderung der Genius der „Zeit“ und versetzt ihn an das Ende des zwanzigsten Jahrhunderts, wo er nun die Insel und die Stadt in einem Zustande glänzender neuer Blüte wiedersieht. Ganz in der Art von Bellamys „Rückblick“ ist diese Einkleidung für den Verfasser das Mittel, um seine Ideen über eine umfassende Reorganisation von St. Thomas — deren Grundlagen er namentlich in der Einführung einer großen Agrikultur sieht — zu entwickeln. Das Buch ist, obwohl der Mann nur die ganz gewöhnliche Schulbildung der St. Thomas-Farbigen genossen hat, in einem ausgezeichneten Englisch geschrieben, mit großer Klarheit und oft schönem poetischen Schwung. Rührend waren mir die Ausführungen der Einleitung, in denen er sagt, ein jeder Mensch müsse auf Erden eine Nationalität haben, die er mit ganzem Herzen liebe und in der seine beste Kraft wurzele. Für

die Leute von St. Thomas und für ihn sei dies die schöne — dänische Nation, zu der er sich mit Liebe und Stolz rechne. Liegt nicht in der Ironie eines solchen Bekenntnisses das ganze Schicksal der unseligen Rasse ausgesprochen?

Das Innere von St. Thomas ist ein regelloses Gehügel, überzogen mit einem dürren, losen Baumwuchs. Die Spuren von Armut und Verfall zeigen sich in den Ruinen der Zuckerwindmühlen auf den Bergen, in den verlassenen und verkommenen Farmen, deren Gebäude leer stehen, deren Umfassungsmauern in Trümmern gehen, in der Jämmerlichkeit des mageren Viehs auf den dürren Weiden.

Schön aber, wunderbar schön sind die Blicke von den Höhen hernieder auf das bezaubernde Rund des glänzenden Hafens, der einem Krater so ähnlich sieht, — ohne doch wahrscheinlich einer zu sein; am schönsten, wenn man hinter der Stadt Charlotte Amalie emporklimmt, vorüber an den beiden alten malerischen kastellartigen Türmen, die, ehedem ein Schutz gegen die Flibustier, seit mehr als zweihundert Jahren ehrwürdig über der Stadt thronen: der „Blaubart" heißt der eine, der „Schwarzbart" der andere — niemand weiß mehr, warum, und endlich hinauf zu dem scharfen Hauptrücken der Insel. Ringsum liegt dann in herrlicher Fernsicht das tiefblaue, in den Buchten smaragdgrün leuchtende Meer gebreitet, bis zum Horizont überstreut mit den zahllosen grünen Eilanden und weißschimmernden Felsklippen der „Jungfern-Inseln".

Nach Martinique.

Ich bin mit der Hoffnung hinausgezogen, daß mein altes Wanderglück mir auch diesmal auf die Reise folgen werde. Und wirklich, bei der Reihe von Erlebnissen, von denen ich in den nächsten Kapiteln erzählen will, hat es sich wieder so treu erzeigt, wie nur je.

Das begann gleich mit folgendem.

Im Herbst vorigen Jahres, als ich erfuhr, daß auch Professor Karl Sapper in Tübingen im Oktober nach Martinique reisen wolle, hatte ich diesem vorgeschlagen, die Expedition zusammen auszuführen, und er war — brieflich, gesehen hatten wir uns nie — in der freundlichsten Weise darauf eingegangen. Zu meinem schmerzlichen Bedauern schoben aber äußere Umstände meine eigene Reise um ein halbes Jahr hinaus, und so mußte ich auf die für mich unschätzbar wertvolle Gelegenheit verzichten, mit diesem ersten Spezialisten des mittelamerikanischen Vulkanismus den Pelé zu besuchen. Sapper war noch im Herbst abgereist, man hatte in der Heimat nur erfahren, daß er wegen der Regenzeit auf den Antillen zunächst nach Guatemala gegangen sei; wo er dann geblieben, wußte man in Berlin bis zu meiner Abreise nicht.

Am 16. März war ich nun in St. Thomas eingetroffen. Am 18. mittags komme ich von einem Besuch beim Kommodore Scheder an Bord der „Vineta“ in mein Spukschloß-Hotel zurück, als mir aus dem neben dem meinigen gelegenen Zimmer ein kleiner, blondhaariger Mann in sonnenverschossenem und regenverkrumpftem Anzug, eine Brille vor dem indianerhaft braungebrannten Gesicht, entgegentritt und sich vorstellt.

Mit der gewöhnlichen Unart des Großstadtmenschen bei solchen Vorstellungen hatte ich auf den Namen nur mit halbem Ohr hingehört und muß ihn wohl ziemlich verwundert angeblickt haben, denn lächelnd begann er noch einmal:

„Sie sind doch Dr. Wegener? Mein Name ist Sapper, Karl Sapper.“

Ich fiel, ohne Rücksicht auf die Gebrechlichkeit des betagten Möbels, in den nächstliegenden Stuhl.

„Ist es denn möglich!“

„Ich bin heut morgen mit einem kleinen Küstensegler von der Insel Saba herübergekommen. Beim Konsul hörte ich, daß Sie hier seien.“

„Und Sie waren in Martinique?“

„Ja, im Januar, aber ich habe fast nichts tun können, weil es unaufhörlich goß. Ich dachte daran, jetzt noch einmal, ehe ich nach Deutschland zurück muß, den Versuch zu machen, aber es sieht noch immer böse aus; ich habe auf den Nachbarinseln noch bis zum letzten Tage schweren Regen gehabt.“

„Dann reisen Sie mit mir. Es scheint, als soll ich ein ähnliches Glück haben, wie bei meiner Nansenfahrt. Nach der Anzahlung von heute übernehme ich die Garantie, daß wir gutes Wetter haben werden.“

„So sind Sie auch noch nicht in Martinique gewesen? Das ist ja in der Tat famos! Gut also, ich reise mit Ihnen und verlasse mich auf Ihr Reiseglück."

Sapper hat einen ungewöhnlichen Lebensgang hinter sich. Nachdem er in Deutschland als Chemiker den Doktor gemacht hatte, veranlaßte ihn 1888 seine gefährdete Gesundheit nach Guatemala zu gehen, wo sein Bruder eine Kaffee-Plantage besaß. Nicht weniger als 12 Jahre blieb er mit Unterbrechung durch eine Reise nach Europa in Mittelamerika und verdiente dort auf verschiedene Weise seinen Lebensunterhalt. Zuerst als Pflanzer, dann aber begann er aus Interesse für Geographie im Dienst verschiedener der dortigen Staaten, Guatemalas, Mexikos, Honduras', Karten des Landes herzustellen. Das damit erworbene Geld verwandte er zu immer ausgedehnteren Forschungsreisen und geologisch-geographischen sowie völkerkundlichen Studien, bis er im Laufe der Zeit zum ersten Kenner der ganzen mittelamerikanischen Welt wurde. Insbesondere waren es die großartigen Vulkane und Erdbeben dieser Gegenden, die ihn zu immer neuen Untersuchungen reizten. Längst hatten seine wissenschaftlichen Arbeiten die Aufmerksamkeit der heimischen geographischen Fachkreise auf sich gezogen, und als er endlich selbst dauernd nach Deutschland übersiedelte, berief ihn nach kürzester Privatdozentur in Leipzig ein Lehrauftrag an die Universität Tübingen. Noch aber war er dort nicht warm geworden, als die vulkanischen Ereignisse des Vorjahres ihn von neuem auf sein altes Arbeitsfeld hinausführten zu der gegenwärtigen Reise.

Es ist doch eine schöne Sache um die stillschweigende Freimaurerei der Fachgenossen. Fast ohne weiteres waren wir alte Bekannte durch eine Welt von intimen und uns

beiden gleich teuren Interessen und Beziehungen: unermüdlich floß während der nächsten Tage, die wir in Erwartung des französischen Martinique-Dampfers mit Streifereien durch die Insel St. Thomas verbrachten, der Austausch der Erkundigungen und Meinungen, und beide empfanden wir mit gleicher Freude in diesen Stunden die hellenisch klare und heitere Lebenshöhe, die deutscher akademischer Geist, wenn Pol an Pol sich richtig entzünden kann, so unvergleichlich verleiht. Nicht ohne Staunen betrachtete ich dabei im geheimen zuweilen meinen Begleiter, der mit so zartem Körper derartige Strapazen durchgemacht, der Jahre hindurch in den gesundheitlich bösartigsten Strichen der Erde gehaust, monatelang im Freien genächtigt, tropische Sümpfe durchwatet, Feuerberge erstiegen hatte, der einmal 23 Tage ganz unter Bedingungen, wie sie Otto Ehlers in Neuguinea so furchtbaren Untergang gebracht, durch pfadlosen Urwald gezogen und ebenso wie seine Indianer halbtot und zum Skelett abgemagert endlich wieder herausgekommen war, der endlich auch noch vor kurzem kaltblütig den Ausbruch des Sta. Maria in Guatemala aus nächster Nähe mit angesehen. Wahrlich, ich konnte mir keinen besseren Genossen am Mont Pelé wünschen, als ihn.

Doch zunächst ein paar Worte über das, was wir eigentlich an diesem Vulkan wollten. In Laienkreisen war mir daheim mehrfach die Meinung entgegengetreten, die Expeditionen des vorigen Sommers hätten ja doch alles Wesentliche bereits klar gestellt. Das ist indessen ein großer Irrtum. So reich und vortrefflich auch die Beobachtungen gewesen sind, die amerikanische und französische Forscher seit dem Beginn der Eruptionsepoche dort gesammelt haben, so bot doch der merkwürdige Vulkan in seinen an vielen Punkten all unsere bisherigen Erfahrungen verwirrenden Erscheinungen

noch so zahlreiche ungelöste und die größte Aufmerksamkeit der vulkanistischen Wissenschaft hervorrufende Rätsel — wie das noch unerklärte Abwärtswirken der Eruptionen, die explosionsartige Zerstörung von St. Pierre, das regelmäßige Abwechseln seiner Ausbrüche mit solchen aus der Souffrière von St. Vincent u. a. m. — daß jeder weitere Besuch von Wert sein mußte. Der unsrige war umsomehr begründet, als vor uns noch kein deutscher Gelehrter sich an diesen Untersuchungen an Ort und Stelle beteiligt hatte.

Ganz besonders aber hatte der Vulkan in der letzten Zeit eine neue, ganz auffallende Erscheinung gezeitigt, über die eine größere Klarheit dringend geboten war.

Im Schutz der schweren Wolkenmassen, die während der von Juli bis November dauernden Regenzeit die höheren Berggegenden Martiniques fast unausgesetzt den Blicken entziehen, war aus dem Krater des Mont Pelé ein seltsames Gebilde emporgewachsen, wie man es noch nie bei einem Vulkan beobachtet hatte: eine hohe, spitze Felsennadel von erstaunlicher Gestalt und Größe. Am 11. August hatte man das Gebilde von dem französischen Observatorium bei Fonds Saint Denis in Gestalt einer eben über den Rand des Kraters emporragenden Zacke zum erstenmal bemerkt. Seitdem war es auf geheimnisvolle Weise höher und höher gewachsen, dann zeitweilig wieder niedriger geworden und hierauf von neuem gewachsen. Während dieser Monate und auch in der nachfolgenden Zeit, der sogenannten saison fraîche, war jedoch die Bewölkung fast durchweg so ungünstig, daß die Beobachtung der Nadel höchst unvollkommen blieb. Bis zu Sappers Anwesenheit im Januar befand man sich über die Natur des wunderlichen Gebildes noch durchaus im unklaren, und auch er hatte nichts zu seiner Erkenntnis

beitragen können, da er ebenfalls nur ganz vorübergehend und unvollständig die Felsenzacke zwischen den Wolken hatte auftauchen sehen. Die Franzosen hatten das Gebilde le cône genannt, was in Europa mit „Kegel" übersetzt wurde und, wie man sich erinnert, im letzten Herbst die irrige Vorstellung erzeugte, als ob der ganze Kraterkegel des Pelé einzustürzen drohe. Die Erklärung, die man bisher sich für das Wesen der Säule gebildet hatte, war die, daß sie aus vulkanischen Bomben entstanden sei, die aus dem Krater noch glühend ausgeworfen würden und beim Herabfallen sich zu einer senkrechten Säule übereinander türmten, zeitweilig einstürzten und dann von neuem emporwuchsen. Unzweifelhaft bedurfte diese abenteuerliche Auffassung sehr einer Prüfung.

Am 21. März bei grauendem Morgen verließen wir mit dem Kolonialdampfer der französischen Kompagnie générale Transatlantique St. Thomas und fuhren unter heißem, scharfem Passat nach Südwesten. Die Fahrt nach Martinique dauert etwa 28 Stunden. Am ersten Tage sahen wir wenig von den übrigen Inseln des Antillenmeeres. Interessant war der Anblick des holländischen Saba, das ganz in der Ferne, nur als eine feine Lichtsilhouette, vorüberschwamm, ein einziger hoher Vulkankegel, steil dem Meere entsteigend, wie der Stromboli Italiens. Noch vor Ende der folgenden Nacht verriet die plötzliche Stille des Wassers, daß wir im Windschutz der hohen Insel Guadeloupe, der größten unter den französischen Antillen, angelangt waren.

Guadeloupe, doppelt so groß wie Martinique, besteht aus zwei ovalen Eilanden, die nur durch eine ganz schmale Landenge verbunden sind, so daß die ganze Insel etwa

den Umriß einer Hantel mit sehr kurzem Griff besitzt. Von diesen beiden Teilen ist der eine, etwas größere, sehr hoch und gebirgig, der andere kleinere ganz niedrig und flach. Merkwürdigerweise heißt aber gerade der kleinere Teil Grande terre und der höhere Basse terre.

Großartig war der Anblick des letzteren, an dessen Westküste wir entlang fuhren. Wildzackige und scharfgratige Gebirge, sichtlich vulkanischen Charakters, stiegen mit steilen, brandungzerfressenen Wänden aus dem Meere empor, dunkel gefärbt von dem dichten Vegetationskleide.

Die viel höher in den Passat hineinragenden Gebirge Guadeloupes verdichten ja eine sehr viel reichere Feuchtigkeit, als St. Thomas' bescheidene Hügel. Leider war aber für uns das Anzeichen dieser, auch bei Martinique zu erwartenden Erscheinung heute wenig erfreulich; düstere Wolken, aus denen schwere Regen niedergingen, lagerten auf den oberen Gehängen, und das Haupt der Souffrière von Guadeloupe, des Hauptvulkans der Insel, verschwand völlig in den graublauen Massen.

Dieser Vulkan, der in einigen heißen Schwefelexhalationen auf seinem Gipfel die Anzeichen trägt, daß er ebenso wenig endgültig erloschen ist, wie seine Nachbarn, der Mont Pelé und die Souffrière von St. Vincent, es vor 1902 waren, wird seit dem wilden Wiedererwachen der letzteren von den Einwohnern Guadeloupes mit dem größten Mißtrauen betrachtet, und allwöchentlich steigt jemand hinauf, um die Temperatur der Dämpfe zu messen. Es ist auch nicht von der Hand zu weisen, daß hier eine neue Tätigkeitsperiode ganz ebensogut möglich ist, wie dort; und sehr leicht könnte dann die Hauptstadt Guadeloupes, Basseterre*), ein ganz

*) Der Name Basseterre, der öfters auf den von den Franzosen kolonisierten Antillen wiederkehrt, bedeutet die Lage auf der

ähnliches Schicksal erleiden, wie St. Pierre, denn ganz wie dieses liegt es hart am Westfuß — d. h. unterhalb des die Richtung der Gas- und Aschen-Ausbrüche beeinflussenden Passats —, eingeklemmt zwischen Meer und Steilwand des Vulkans.

Als wir auf der Reede der häßlichen, düsteren Stadt anliefen, über deren gedrückten grauen Häusern die Sorgen vor all den Schrecken dieser Länder: Vulkanismus, Fieber, Wirbelstürme usw. zu lasten schienen, erfuhren wir, daß die Bewohner heut früh zwischen 2 und 5 Uhr, also am 22. März mehrere Stunden lang ein dumpfes Donnern von Süden her vernommen hatten. Man schloß daraus, daß der Mont Pelé wieder in Tätigkeit getreten sei.

Mit welchem Interesse uns diese Nachricht erfüllen mußte, läßt sich denken.

Ganz die gleiche Beobachtung hatte man in der zweiten großen Stadt von Guadeloupe gemacht, in Pointe à Pitre, das wir am Nachmittag erreichten.

Überraschend kontrastiert zu den bedeutenden Gebirgen Westguadeloupes die flache Osthälfte Grande Terre, die sich als ein ganz niedriger, anscheinend mit Wald oder Savanne bedeckter Landstreifen am Horizont dahinzieht. Pointe à Pitre mit seiner von kleinen, hübsch begrünten Inselchen geschützten Hafenbucht, macht einen viel stattlicheren und reicheren Eindruck als Basseterre. Eine stickig heiße Glut lag aber brütend über der weißen, blendenden Wasserfläche der Bucht. Nicht lange, so zogen sich auch hier schwere Wolken zusammen, und ein prasselnder Regen stürzte vom Himmel, in dem Ferne und Nähe verschwamm.

Westseite, d. h. „unter dem Winde“. Hier ist er durch Übertragung von der Stadt auf die Inselhälfte dann auch die Veranlassung der erwähnten Sonderbarkeit der Benennung geworden.

Vor der Südspitze Guadeloupes wird bereits hinter den malerischen Klippen der noch zu ihm gehörenden Isles des Saintes in der Ferne die kühne, geschlossene Gebirgsmasse der englischen Insel Dominica (betone Domínica) sichtbar. Lange aber, ehe wir sie erreichten, sank die Nacht herein, und nur im Halbschlummer merkte ich an dem Aufhören und dem Wiedereinsetzen der Schiffsschwankungen den Beginn und das Ende ihres Windschutzes gegen den Passat. Als mich dann nach einigen Stunden neuen Schaukelns der Wiedereintritt ruhigeren Wassers noch einmal erweckte, da wußte ich, daß wir nun die Höhe von Martinique gewonnen hatten.

So war ich denn endlich bis in die unmittelbare Nähe des furchtbaren Berges gekommen, dessen Name seit einem Jahr die Welt mit Schrecken erfüllt!

Unverzüglich eilte ich auf das Verdeck. Die Schiffe der Kompagnie haben die Weisung, sich beim Vorüberfahren stets in einer Entfernung von zehn Seemeilen zu halten, um einer plötzlichen neuen Welle heißen Gases auszuweichen, wie sie seit der Zerstörung St. Pierres sich zu wiederholten Malen ganz in derselben Weise nach Westen vom Berg herab und weit in das Meer hinaus gewälzt hat. Im Osten über dem nächtlich düsteren Wasser sah ich eine schwarze Berggestalt von unbestimmten Formen emporsteigen, die sich schon in geringer Höhe in finsteren Wolken verlor. Irgend welches Geräusch war nicht zu vernehmen, keine Bewegung zu erblicken, die ein Leben des Riesen verraten hätte; schweigend lag die unheimliche Masse in der Ferne, das Haupt geheimnisvoll verhüllt, wie das furchtbare Bild von Sais.

Abb. 3 z. S. 59



Fort de France mit den Pitons de Carbet

Abb. 4 z. S. 61



Die Savannah in Fort de France mit dem Denkmal Josephines
(nach einer in Fort de France erworbenen Photographie)

Nicht ganz zwei Stunden später lief die „St. Domingo" im lichten Glanz der Morgensonne in die weite grüne, bergumrandete Bucht von Fort de France ein.

Ganz anders, als man sich daheim den Anblick von Martinique auszumalen pflegt, war das Bild, das ich hier vor Augen hatte. Dicht vor uns ein prächtig malerisches altes Fort mit grünüberwachsenen Wällen, halbinselartig in den von Fahrzeugen erfüllten Hafen vorspringend. Dahinter, reizvoll anzusehen, die Masse der rötlichen Hausdächer, um eine stattliche Kathedrale geschart. Ringsum dehnten sich dann dichte, weiche Polster grüner Gärten und Parks. Zur Linken lag auf steilem Berghang, an schön beherrschendem Punkte, das Wohnhaus des Gouverneurs, weiterhin stiegen die Berge rasch mit pittoresken Formen hinan und umschlossen den Vordergrund von Feldern, Weiden und Wäldern, bestreut mit Gehöften.

Der Mont Pelé ist vom Fort de France nicht sichtbar, ein Luftabstand, nur etwa so weit wie von Berlin nach Potsdam, trennt ihn davon; dazwischen liegt aber noch die kaum minder mächtige Gruppe vulkanischer Kuppen, die den Namen der Pitons de Carbet trägt.

Auch deren Spitzen waren übrigens in tief herabhängende graublaue Wolken gehüllt, und der stechende Glanz der Morgensonne über den Niederungen versprach auch dort wenig Dauer (Abb. 3).

Unsere erste Erkundigung am Kai war natürlich, ob der Pelé gestern morgen wirklich eine Eruption gehabt habe. Die Frage wurde mit Erstaunen verneint. Seit dem letzten starken Ausbruch vom 27. Januar hatte das Observatorium des Professors Lacroix auf dem Berge oberhalb Fonds Saint Denis, dessen Bulletins jeden Morgen in Fort de France öffentlich angeschlagen werden, keinerlei

vulkanische Ereignisse von einiger Bedeutung zu melden gehabt; lediglich jene kleineren Ausstoßungen vulkanischer Gase, die als „Puffs“ bezeichnet werden.

Von dem Donner, den man auf Guadeloupe in den beiden Städten von zwei bis sechs Uhr früh aus Süden her vernommen, hatte hier niemand das geringste gehört.

So hatten wir also noch ein Rätsel mehr!

Leider verflüchtigt sich der angenehme Eindruck der Stadt Fort de France sofort, wenn man sie betritt. Auch sie hat im Laufe der Geschichte schwer unter den Elementen gelitten; noch heut sieht man unmittelbar an der Straße die verlassenen Ruinen der von dem letzten Orkan 1893 zerstörten Häuser. Im Jahre 1839 vernichtete ein Erdbeben die Stadt fast ganz und gar. Die hiernach einheitlich wieder aufgebauten Straßen sind deshalb amerikanisch regelmäßig angelegt wie die Linien eines Schachbretts. Sie sind eng und armselig, um so mehr, als ihre Fronten in dem Geschmack ihrer dunkelhäutigen Eigentümer mit grellen Farbenstreifen rot, weiß, blau usw. angemalt sind. Das „Grand Hôtel“, in dem wir Unterkunft fanden, ist das dürftigste und nachlässigst gehaltene Gasthaus geblieben, das ich auf meiner ganzen Reise kennen gelernt habe.

Schön ist nur die „Savannah“, ein riesiger viereckiger Rasenplan inmitten der Stadt, der am Rande von Spaziergängen unter dem dichten Schatten großer Mangobäume umgeben ist und abends von einer erquickenden Seebrise bestrichen wird. Inmitten der Savannah steht ein wundervolles Denkmal der Kaiserin Josephine, der Gemahlin Napoleons I., der berühmtesten aller westindischen Frauen, die in Martinique geboren sein soll. Die bezaubernde Schön-

heit des Gesichts und Halses der in reiche, gefällige, künstlerisch glänzend behandelte Directoiretracht gekleideten Figur wird zu besonderem Leben durch die Verwendung von zweierlei Marmor gebracht; wenigstens hat heute nur der Stein der bekleideten Teile eine Nachdunkelung und teilweise Schwärzung durch die Einflüsse des feuchten Klimas erlitten, während Büste, Antlitz und Arme in einem zarten gelblichen Weiß erstrahlen, gerade in jenem ganz diskreten Elfenbeinton, der eine besondere Schönheit der vornehmen weißen Frauen dieser Inseln ausmachen soll. Rings um das Denkmal steht ein Kranz von neun wahrhaft majestätischen Königspalmen, in einer Höhe und Herrlichkeit des Wuchses, wie ich sie nirgends sonst gesehen habe. Kein stolzerer und zugleich charaktervollerer Schmuck hätte ersonnen werden können als dieser (Abb. 4). So steht die schöne Kreolin mit dem wilden, glänzenden Lebenslauf hier auf ihrer Heimatsinsel, verehrt wie eine Schutzheilige, und ihr Bild ruft bei den Töchtern des Landes glühende Träume hervor.

In dem früher erwähnten Buche von Benko findet sich eine sehr enthusiastische Schilderung der echten Kreolinnen, d. h. der tadellos reinblütigen Abkömmlinge weißer Ansiedler in den Tropen, jener „reizenden Geschöpfe, deren Schönheit, Grazie, Sanftmut und langueur ebensooft beschrieben worden sind wie ihr reiches und weiches Haar, die matte Weiße ihrer Hautfarbe, der Glanz ihres Blickes, die unvergleichlichen Schwellungen ihres zarten Körpers, die Schlankheit ihrer Glieder und vollendete Formenschönheit ihrer Hände und Füße“.

Ich entlehne diese Worte, weil ich leider selbst keine Gelegenheit gehabt habe, eines dieser Wunder zu Gesicht zu bekommen. Wir sahen überhaupt nur sehr wenig weiße

Menschen auf Martinique; die überwiegende Mehrzahl von ihnen wohnte in St. Pierre, und diese Stadt ist das Grab geworden, in dem beinahe aller Reichtum, alle Intelligenz und alle Schönheit der weißen Rasse mit einem Ruck vernichtet worden sind. Aus diesem Grunde scheint es auch bis jetzt nicht, als ob Fort de France bedeutende Vorteile von dem Untergang ihrer Rivalin zu ziehen beginnt; das Leben läuft hier ganz in der gleichen ärmlichen, philiströsen kleinstädtischen Weise fort, wie es zuvor gewesen sein muß.

Unmittelbar nach unserer Ankunft im Hotel richteten wir an den Gouverneur ein Schreiben mit der Bitte um eine Audienz, um uns die Unterstützung der Regierung für unser Vorhaben zu sichern.

Es hat doch gelegentlich auch sein Gutes, als Spion verhaftet zu werden. Das nämlich war Sapper in der Tat im Januar begegnet; er war durch einen farbigen Polizeisoldaten mitten auf Martinique als Spion festgenommen und, obwohl er eine Empfehlung des französischen Kolonialministers besaß, gezwungen worden, nach Fort de France zurückzukehren. Die lächerliche Geschichte hatte in den Kreisen der Regierung natürlich nicht geringe Beschämung erregt, und der Gouverneur hatte, als er davon erfuhr, sich bei dem Gelehrten sogleich entschuldigt und ihm für eine Wiederholung seines Besuchs jede Unterstützung, die er brauchen könne, zugesagt. Und wir bedurften dieser Unterstützung in der Tat zur Ausführung unseres Unternehmens. Zwar kann man von Fort de France unschwer an den Westfuß des Mont Pelé kommen, indem man mit dem zweimal wöchentlich laufenden Dampfer von der Hauptstadt nach Carbet fährt, von wo es nur eine halbe Stunde bis zu den Ruinen von St. Pierre ist, allein von dieser Seite den Berg zu nehmen, war heut noch eine Tollheit. Infolge der Formation des Ge-

Abb. 5 z. S. 63



Die abwärts jagende Eruptionswolke am Mont Pelé
(nach einer in Fort de France erworbenen Photographie)

Abb. 6 z. S. 68



Negerhütte auf Martinique

ländes sowohl wie wegen des stetig nach hier hinüberwehenden Passats war dieser Abhang noch ebenso wie bei der Katastrophe vom 8. Mai vorigen Jahres der bevorzugte Weg, welchen die größeren und kleineren Glutexhalationen zum Meere hinab nahmen (Abb. 5), und wer bei Eintritt eines solchen Ausbruchs sich in dieser Bahn befand, war unbedingt verloren. — Wir mußten vielmehr quer über die Insel hinweg die Ostseite des Berges gewinnen, um von dort aus mit dem Winde emporzusteigen. Da aber seit der Katastrophe der regelmäßige Reiseverkehr in Nordmartinique noch nicht wieder im Gange war und Wege und Brücken noch teilweise zerstört sein sollten, so war es von der größten Bedeutung für uns, vom Gouvernement einen der starkgebauten Artilleriewagen mit guter Bespannung zu erhalten und unterwegs in den über die Insel verstreuten militärischen Gendarmerieposten Nahrung und Unterkunft zu finden.

Zur Sprechzeit des Gouverneurs begaben wir uns in sein Amtsgebäude, ein sehr einfaches, zweistöckiges Holzhaus, dessen Wartezimmer an Raum und Ausstattung dem eines gewöhnlichen Rechtsanwalts bei uns kaum gleichkam. Eine Anzahl Damen mit blassen Gesichtern und Trauerkleidern wartete dort bereits, andere kamen, alles Hinterbliebene der Katastrophen. Endlos waren ja unter den äußerst verworrenen Verhältnissen die Klagen, Forderungen und Bitten, für welche die Regierung seit dem Vorjahr ein besonderes, umfangreiches Personal zu beschäftigen hatte. Und leicht machte dem Gouverneur die südliche Leidenschaftlichkeit und unselige Parteiwut der Einwohner seine Arbeit nicht. Gleich am Morgen hatte ich schon in einem hiesigen Blatte einen fulminanten Artikel gegen Herrn Lemaire gelesen, der an Heftigkeit alles übertraf, was wir bei uns

für möglich halten. Die eigennützigsten politischen Motive wurden ihm dafür untergeschoben, daß er das Verbot der Wiederbesiedlung der gefährdeten Gegenden noch immer aufrechterhalte, und mit beißender Satire wurde geschildert, wie er gestern hoch zu Roß in einer Versammlung von armen Leuten erschienen sei, die ihn mit beweglichen Gebärden um diese Erlaubnis zur Rückkehr in ihre alten Dörfer angefleht hätten. Er aber habe die Masse lediglich lächelnd mit seinem Kodak photographiert, um dieses Bild an den Minister der Kolonieen als das Zeugnis einer begeisterten Huldigung zu senden, die das Volk ihm bereitet habe.

Ich brauche nicht hinzuzufügen, daß diese Verhetzung zwar Methode hatte, aber auch Wahnsinn war. Wie unvernünftig der Standpunkt der betreffenden Zeitung in Bezug auf die Wiederbesiedelungs-Frage war, wird der Leser binnen kurzem selbst beurteilen können.

Der Gouverneur, Herr Lemaire, ein noch junger Mann von sympathischem, freundlichem und doch gehaltenem Wesen, der sofort den Eindruck eines energischen, aber durchaus wohlwollenden Mannes machte, empfing uns mit großer Zuvorkommenheit. Er äußerte seine Freude, daß Sapper noch einmal gekommen sei, stellte uns sofort verschiedene Einführungsschreiben aus und erteilte dem Chef des militärischen Transportwesens die Anweisung, in jeder gewünschten Weise für unser Fortkommen zu sorgen.

„Sie gehen freilich auf Ihr eigenes Risiko," sagte er zuletzt lächelnd, „eine Bürgschaft für die Höflichkeit des Vulkans kann das Gouvernement leider nicht übernehmen."

Der genannte Chef, an den wir uns dann wendeten, sagte uns sogleich für morgen früh um 6 Uhr einen guten Break mit vier Maultieren nebst Bedienung und Futter

für die erforderliche Anzahl von Tagen zu, wofür wir den von der Militärverwaltung tarifmäßig festgesetzten Preis zu zahlen hatten, stellte uns selbst die Reiseroute zusammen und zeigte unsere Ankunft durch das vortreffliche Telephonnetz der Insel im voraus auf allen Gendarmerien an.

War somit von seiten der irdischen Regierung Martiniques alles rasch und trefflich geordnet, so machte doch die himmlische zu unserem Vorhaben noch die allerböseste Miene. Wir hatten am Morgen von unserm Schiff das Hotel noch nicht erreicht, als schon die ersten Tropfen fielen, und dann jagte den ganzen Tag über ein Schauer den andern. Zischend und prasselnd sausten die Regenstrahlen auf die makadamisierten Straßen nieder, die Gossen rauschten wie kleine Bäche daher, und zwischen den spritzenden Wasserblasen auf dem Pflaster liefen die Krabben hin und wieder, die vom Meer her die Rinnsteine aufwärts wandern. Viel Spielraum, besseres Wetter abzuwarten, hatten wir nicht, da Sapper schon am 30. März von Fort de France wieder abfahren mußte, um über Guadeloupe rechtzeitig für seine Sommervorlesungen nach Europa zurückzukommen.

Am nächsten Morgen um sechs war pünktlich der bequeme, mit einem Schutzdach wenigstens oben gedeckte Wagen zur Stelle. Zwei schwarzhäutige Artilleristen in weißer Tropenuniform, Sonnenhelme auf dem Kopfe, führten ihn, der eine als Kutscher auf dem Bock, der andere à la Daumont auf einem der vorderen Maultiere. Der Himmel war leider auch heute trüb, und kaum hatten wir die letzten Häuser und Gärten von Fort de France hinter uns, als das Wetter von gestern von neuem losbrach. Die

dürftigen Seitenschutzleder des Wagens erwiesen sich ziemlich hilflos dagegen, und wir mußten uns bis zur Nase in unsere Gummimäntel hüllen.

„Hm!" sagte Sapper, „wenn Sie nun Ihre Konnexionen mit dem Glück in Anspruch nehmen wollten, würde es kaum zu früh sein."



Kartenskizze von Martinique.

Siehe jedoch, nach einer halben Stunde war der Schauer vorüber, die Sonne kam hervor — und blieb uns treu! Die Mäntel wurden ausgezogen, die Schutzleder hochgeschlagen, und nun rollten wir mit wachsendem Entzücken durch eine Landschaft dahin, die sich schöner und schöner vor uns entrollte.

Der Leser findet auf Seite 66 eine kleine Karte von Martinique. Die Insel hat in ihrer von Nordwesten nach Südosten gerichteten Hauptachse die Länge von 65 Kilometern, d. h. wenn das nördliche Ende bei Berlin läge, so würde das südliche ungefähr nach Lübben im Spreewald fallen. Mit einem Schnellzug könnte man also diese Strecke in etwa fünf Viertelstunden zurücklegen. Die mittlere Breite ist sogar nur rund 18 Kilometer. Allein Eisenbahnen gibt es überhaupt noch nicht auf Martinique, und die Landstraßen sind bei dem außerordentlich bewegten Gelände in so unzähligen Serpentinen gewunden, daß die Entfernungen sehr viel bedeutender als die Luftlinien werden.

Rasch stieg der Weg hinter Fort de France zur Höhe empor, und in schöner Zeichnung, wenn auch noch etwas morgendlich blaß, lag die weite Bai vor der Hauptstadt zu unseren Füßen. Die Nordhälfte der Insel mit ihren höheren Bergen war noch in Wolken gehüllt, die etwas niedrigere Südhälfte zeigte aber schon klar ihr vielgipfliges Relief mit den typischen, regellosen Formen vulkanischer Aufschüttung.

Ich muß wiederum meinem Erstaunen Ausdruck geben, wie so ganz anders Martinique aussah, als man in dem entsetzten Europa dachte. Bei uns machte sich fast niemand klar, daß, so schrecklich auch die Zerstörungen des Berges ihrem Eindruck nach sind, ihr räumlicher Umfang doch wenig mehr als $^1/_{20}$ des Areals der Insel umfaßt. Man kann tagelang in der Kolonie herumreisen, ohne das Geringste von einer Verwüstung zu sehen.

Ausgezeichnet sind in Martinique überall die Landstraßen. In endlosen Windungen führen sie auf und ab über das wie ein Meer im Sturm bewegte Terrain. Die Chaussierung aus Andesitlava war überall vorzüglich im

stande, frisch und scharf gezogen zeigten sich stets die Wasserabzugsgräben, ein in dem nassen Klima ungemein wichtiges, aber ebenso schwieriges Erfordernis, und bewundernswert waren vor allem die sehr zahlreichen Brücken. Da die tief eingerissenen Flüsse fast alle Wildströme sind, die oft plötzlich mit heftiger Wut anschwellen, so waren diese Übergänge meist schwere, tief hinabreichende Bogenkonstruktionen aus mächtigen Quadern. Überhaupt macht das ganze Land den Eindruck einer sorgfältig verwalteten Landschaft.

Die Bevölkerungszahl von Martinique vor den Katastrophen — die zwischen 30- und 40000 Menschen umgebracht haben — wird auf rund 190000 Menschen angegeben. Dies ergibt eine durchschnittliche Volksdichte von ungefähr 200 Menschen auf den Geviertkilometer, fast das Doppelte der jüngsten Bevölkerungsdichte von Deutschland (104). Dabei ist aber durchaus nicht alles Land gleichmäßig bebaut, sondern es gibt in den höheren Gebirgen noch ausgedehnte Urwälder, in die wohl hier und dort die Windbrüche der tropischen Orkane, noch nicht aber Feuer und Axt des Menschen Bresche gelegt haben. Diese Wälder gehören jedoch den höheren und inneren Teilen der Berge an, die der Nebel verbarg. Soweit das Auge reichte, wies die Landschaft überall die Spuren der menschlichen Arbeit auf. Allenthalben gewahrt das Auge kleine Einzelhäuschen, über die vielbucklige Gegend hingestreut, deren Wände teils aus Bambusstäben geflochten und mit Palmblattdach versehen, teils aus Brettern und mit roten Ziegeln gedeckt sind und die meist sauber gehalten und von kleinen Gärtchen mit buntblättrigen Ziersträuchern umgeben werden (Abb. 6). Weit hinaus sind die Berghänge für den Ackerbau sorglich in Terrassen abgestuft, und wie in einer offenen Parklandschaft unterbrechen große und kleine Gruppen statt-

licher dichtlaubiger Bäume die Ackerfluren oder von Hecken umschlossenen Viehweiden: Mangos, Brotfruchtbäume, Tamarinden, Haine von großblättrigem Kakao, verschiedene Palmen und große Büschel von schöngeschwungenen Bambushalmen; Taro und Maniok wachsen auf den Feldern, Bananen in den Hausgärten, und vor allem ist es das Zuckerrohr, dessen hellleuchtend gelbgrüne, immer wie sonnige Flecke in der Landschaft aussehende Flächen den größten Teil des Ackerlandes einnehmen. Zwar leidet auch hier, wie überall auf den westindischen Inseln, der Rohrzuckerbau unter dem allgemeinen Rückgang des Preises. Statt zu verzagen hat aber die Bevölkerung, durch Ausfuhrprämien der Regierung und den eifrigen Konsum vom Mutterlande unterstützt, versucht, durch eine immer stärkere und zugleich sorgfältigere Produktion den Ausfall soviel wie möglich zu decken. Mit größter Akkuratesse sind die Zuckerrohrfelder bestellt, und zahlreiche Fabriken mit modernsten Einrichtungen sorgen für eine möglichst energische Ausnutzung des Rohrs. Freilich einen so raffinierten Großbetrieb, wie ich ihn auf den Farmen der amerikanischen Zuckerkönige von Hawaii gesehen habe, kennt man in Martinique noch nicht.

Unausgesetzt begegneten uns Leute, mit Arbeitsgeräten in der Hand oder allerlei Lasten: Körbe mit Früchten, Waren und Gerätschaften auf dem Haupte balancierend. Die Weiber, meist sehr dunkelfarbig, trugen lange, lose Überwürfe, ähnlich wie die Samoanerinnen in der Nähe von Apia, nur um die Hüfte noch einmal bauschig aufgeschürzt. Häufig waren diese Gewänder schwarz — das erste Zeugnis von den Katastrophen des Pelé, denn es waren Trauerkleider für Verwandte, die in St. Pierre, Morne Rouge oder einem anderen der zerstörten Orte um-

gekommen waren. Der Eindruck des schwarzen, oder besser einmal schwarz gewesenen und nun grünlich verschossenen Gewandes, zu der schmutzig dunklen Hautfarbe gesellt, wirkte überaus trübselig und unschön. Trugen die Frauen nicht Trauer, so bestand der Überwurf aus einem bunten Kattun, meist rosa gestreift oder hellrot. Aber weder im Schnitt noch in der Farbentiefe war diese Kleidung mit den leuchtenden Gewändern der Singhalesinnen von Ceylon zu vergleichen, die wie brennende Feuerpunkte durch ihre smaragdene Landschaft wandeln. Überhaupt trotz allen Reizes war der Eindruck von Mensch und Land mit der phantastischen, den Ankömmling wie ein Märchen berauschenden Schönheit eines Ceylon, eines Samoa nicht auf eine Stufe zu stellen. Von einer vollen Entfaltung der Tropennatur kann man in Martinique im allgemeinen nicht reden, sie war ungleich gedämpfter in ihrer Fülle und Schönheit, als ich eigentlich erwartet hatte. Vollends erscheinen die braunen Völker der genannten Inseln diesen Negern und Negermischlingen gegenüber wie adlige Geschlechter.

Drei- oder viermal aber trafen wir doch unter den Frauen ein Gesicht von vollkommen anderem Typus: braungelb die Wangen, prachtvoll der Schnitt der Nase und des langen Gesichts und stolz die Haltung des schlanken und doch vollen Körpers (Abb. 7). Ob diese überraschend erfreulichen Erscheinungen Mischlinge von den alten Indianern waren, ob sie vielleicht mit den vielfach von Indien als Arbeiter eingeführten Kulis zusammenhingen, habe ich nicht in Erfahrung bringen können.

Es war noch früh am Vormittag, als unsere gut ausgreifenden Maultiere schon nach dem Städtchen Gros Morne, dem Rastpunkt zwischen Fort de France und Tri-

Abb. 7 z. S. 70



Volkstypen auf Martinique

Abb. 8 z. S. 71



Gros Morne

nité, gebracht hatten, wo wir in der Gendarmerie frühstücken sollten, einem sauberen kleinen Städtchen mit netten Gassen, einer stattlichen Schule für Knaben und Mädchen und einer hübschen weithin sichtbaren Kirche (Abb. 8). An der Friedhofsmauer rann ein Brünnlein in ein Marmorbecken, ein schöner, von antiken Säulen getragener Steinbogen wölbte sich darüber, und ein kräftiger Arbeiter mit braunen Armen und entblößtem Nacken tränkte gerade seinen Gaul darin. Das Ganze gab einen Augenblick ein Gemälde von italienisch-klassischem Reiz, so daß ich ganz betroffen stehen blieb. Erst später wurde mir klar, wie sehr die Wirkung dieses Bildes eben gerade darin beruht hatte, daß man einen derartigen Zauber von Kunst und alter Kultur in diesen Weltgegenden so überaus selten findet.

Unweit von Gros Morne liegt der Punkt, wo die Straße den Höhenrücken der Inselmitte kreuzt. Hier erschaut der Blick beide Meere; im Westen die Kariben-See bei Fort de France, im Osten das äußere Meer, das sich unter dem jahrtausendelangen unabläßigen Ansturm der Passatwogen tiefe Buchten in die Küstenlinien gefressen hat. Unter den vielen Halbinseln, stehengebliebenen härteren Teilen des Landes, springt am auffallendsten in der Mitte der Ostküste schmal und wunderlich gewunden wie ein Lämmerschwänzchen, die Halbinsel de la Caravelle vor. Wir übersahen sie von hier aus in ihrer ganzen Länge und Sonderbarkeit. Sie erscheint wie das Erzeugnis eines ungeheuren, in der Vorzeit hier ins Meer hinausgeschobenen Lavastroms; doch muß man dann wohl annehmen, daß das Land früher weiter hinausreichte, denn sonst würde er sich nicht so lang und schmal, sondern fächerförmig ergossen haben.

Die Gendarmerieposten Martiniques sind nicht allein zur

Sicherung des Landes bestimmt, sondern zugleich, etwa wie die Dak Bungalows in Ceylon und Indien, Rasthäuser für die Standespersonen in Armee und Regierung. Mit uns aß eine Anzahl von drei bis vier in saubere Artillerie-Uniformen gekleideten Gendarmen, Leuten weißer Rasse von Unteroffiziersrang, befehligt von einem anderen, der etwa mit einem Feldwebel rangierte. Außerdem kamen noch zwei farbige Männer mit zu Tisch, nämlich der Generalstaatsanwalt des Departements Fort de France, der eines Kriminalfalls wegen in der Gegend weilte, und sein Sekretär. Ich muß nun der Wahrheit die Ehre geben, daß eine größere Akkuratesse nicht denkbar gewesen wäre, als die, mit der diese Station im Innern gehalten war. Fußboden und Wände des Speisezimmers blitzten einfach von Sauberkeit. Das gleiche war mit Tischtuch, Servietten und Geschirr der Fall, mit dem die Station reich ausgestattet war. Vortrefflich war die kleine Mahlzeit, für die wir nachher einen äußerst bescheidenen Taxpreis zu zahlen hatten. Und was besonders hervorzuheben, war die tadellose natürliche Liebenswürdigkeit dieser französischen Soldaten. Obwohl so bescheidenen Ranges, wußten sie doch in der nettesten Weise die Honneurs zu machen, führten uns voll Stolz in ihrem Garten herum, gaben uns alle möglichen Auskünfte und waren auf alles bedacht, was wir an Erfrischung oder dergleichen wünschen konnten. Daß wir Deutsche waren, wußten sie schon vor unserer Ankunft.

Über Tisch rollte ein lebhaft angeregtes Gespräch hin und her. Der Procureur, der farbige Staatsanwalt, war aus St. Pierre und hatte nur zwei Tage vor dem 8. Mai durch Zufall die Stadt verlassen, seine ganze Familie aber bei der Katastrophe verloren. Das ganze frühere Entsetzen schien in ihm von neuem aufzuleben, als er sich auf unser

Drängen in die Schilderung jener Zeit wieder hineingeredet hatte. Daneben verleugnete sich aber doch nicht die Eitelkeit des Negers, denn er trug, anscheinend jederzeit, ein paar Druckexemplare der kurzen, ziemlich unwesentlichen Zeitungsnotiz bei sich, die er damals über die Katastrophe veröffentlicht hatte, und schenkte mir sogleich zur Erinnerung eins davon.

Die Gendarmen erzählten ihrerseits von ihrem harten Dienst in dem gefährdeten und abgesperrten Gebiet und wie viele von ihnen schon durch die verschiedenen Eruptionen getötet seien. Natürlich kam auch die Rede auf den „cône“, die seltsame Felsennadel, die sich niemand erklären konnte, die aber ein Mittelpunkt des Interesses war.

Dem Briten folgte einst, wie Goethe singt, das Liedchen Marlbrough rings um den Erdball; wir wurden hier in Martinique eine lächerliche Erinnerung an den jüngsten und unausweichlichsten Gassenhauer der Heimat nicht los, denn überall, im Schiff, im Gasthaus, im Gouvernement wie in den Gendarmerien trat uns immer wieder als erste Frage bei jedem Gespräch über den Vulkan entgegen:

„Avez-vous vu le — cône?“

Anfang März sollte der Berg eine Reihe von Tagen hindurch sehr schön klar und das merkwürdige Gebilde deutlich zu sehen gewesen sein, allein die Gelegenheit, durch eine Besteigung des Berges über seine Natur ins reine zu kommen, wurde versäumt.

Was das übrige Tischgespräch betrifft, so fand ich, ganz wie bei ähnlichen Gesprächen vor zehn Jahren in Spanien, eine arg unklare, aber doch unleugbare Hochachtung vor den Deutschen in geistiger Beziehung, und eigentümlicherweise traten mir genau dieselben deutschen Namen wie dort als die auch Halbgebildeten bekanntesten

entgegen. Der eine war Richard Wagner, der andere Schopenhauer. Bismarck, sonst unfehlbar der dritte im Bunde, kam hier bei den Franzosen nicht zur Sprache, dagegen bemühte sich der Procureur längere Zeit vergeblich mit der Aussprache eines Namens, den ich endlich als denjenigen Nietzsches ermittelte.

Um zwei Uhr brachen wir wieder auf, und eine Stunde später rollten wir bereits durch die mit neugierigem Volk erfüllten Gäßchen von Trinité an der Ostküste Martiniques.

Diese Stadt, die dritte der Insel, liegt an der Wurzel der presqu'île de la Caravelle, im Hintergrunde einer auf den ersten Blick ausgezeichneten Hafenbucht; allein schon von der Höhe herab sah ich die mir aus der Südsee so wohlbekannten hellgrünen Wasser und die verdächtigen Brecherstreifen, die Anzeichen der Korallenriffe, welche die Bucht durchsetzen. Daher suchen nur wenige kleine Fahrzeuge diese Reede auf. Auch die übrigen Häfen der Ostküste sind entweder durch solche Korallenriffe oder doch durch die Passatbrandung sehr ungünstig gestellt. Das ist der Grund, weshalb der Verkehr nach der Westküste gravitiert und dort die Haupthäfen der Insel, St. Pierre und Fort de France entstanden sind.

Jenseit des Hafens von Trinité, auf einer Anhöhe der Halbinsel de la Caravelle, war ein riesiges Stangengerüst mit einem System Harfensaiten ähnlich aufgespannter Drähte zu erkennen, die Marconi-Station von Martinique, von wo seit dem durch die vulkanischen Vorgänge des vergangenen Jahres herbeigeführten Bruch der verschiedenen submarinen Kabel die drahtlose Verbindung nach Guadeloupe, d. h. auf etwa 170 Kilometer Entfernung, aufrechterhalten wird, allerdings nur für Regierungsdepeschen.

Wundervoll war nunmehr die abendliche Fahrt auf der dem Ostufer folgenden Strandstraße nach Norden.

Bucht spannt sich neben Bucht, jede von der anderen durch trotzige, weit vorspringende, von wilder Brandung umtoste und oft in mächtigen Hohlkehlen unterwühlte Kaps getrennt. Von Vorgebirg zu Vorgebirg ziehen sich flachbogige, schöngeschwungene Bänder glänzend weißen Sandstrandes, auf dem die mächtigen Wogen mit tiefem Rauschen langsam ausrollen. Üppige Vegetation bedeckt die feuchten Gehänge, die von dem ewig von der See heranwehenden Passat in merkwürdiger Weise an den Hängen aufwärts oder landeinwärts „gekämmt" erscheint, um einen höchst treffenden Ausdruck Sappers zu wiederholen. Mit den Farben des in der sinkenden Sonne leuchtenden Meeres war das Ganze eine Landschaft von italienischer Schönheit.

Schon war das Tagesgestirn verschwunden, nur trübe, braunrote Dämmerung schwamm noch düsterglühend am Westhimmel, als endlich der Mont Pelé in der Ferne sichtbar wurde. Ein mächtiger Eindruck! Noch verlor auch heute sein Haupt sich in den Wolken, allein deutlicher als gestern erkennbar, eine majestätische, isolierte Pyramide, stieg sein gewaltiger Bau in der Ferne vor uns empor, der letzte Gruß des heutigen Tages.

Rasch aber fiel nun die Nacht herein. Wir rollten über Brücken, unter denen in unbekannter Tiefe das Wasser rauschte, bei kleinen Ansiedelungen vorüber, deren Lichterhaufe sich in den Schatten einer dunklen Bucht hineinschmiegte, während vom mattschimmernden Meere her unausgesetzt das tiefe Rauschen der Brandung herüberklang. Plötzlich endigte der Weg am Ufer eines finsteren, über Felsblöcke daherschießenden Flusses. Wir hielten eine Weile in Verlegenheit; denn auch die Soldaten wußten

keinen Rat. Da aber hörten wir eine fremde Stimme aus dem Dunkel rufen, ein Reiter tauchte vor uns auf und parierte sein Pferd an unserm Wagen. Er sei, sagte er, uns entgegengeschickt, da der Vulkan im Vorjahr die ehemalige Steinbrücke mit seinen Schlammfluten weggerissen habe, und werde uns, voraufreitend, eine Furt zeigen.

Hier also begegneten wir der ersten ernstlichen Spur der Zerstörungen des Mont Pelé. Langsam und vorsichtig fuhren wir durch den schwarzen Fluß hindurch, der gurgelnd und brausend zwischen den Rädern hindurch jagte, aber nicht über die Achsen stieg, und hatten bald die Landstraße jenseits wieder erreicht. Nach kurzer Weile tauchte eine neue Lichtermenge am Meere vor uns auf, der Flecken Bourg de Lorrain. In der Gendarmerie desselben erwartete uns bereits das Abendessen und zwei Zimmer mit einfachen aber sauberen Bettgestellen. Der Ostfuß des Berges war in einer scharfen Tagestour erreicht; schon morgen konnten wir den Anstieg zum Krater versuchen.

Am Krater des Mont Pelé.*)

Ich habe nun einen großen Tag für meine Lebenserinnerungen zu schildern.

Noch saß ich am anderen Morgen beim Frühstück, als Sapper, der nach den Pferden gesehen und dabei einen kurzen Gang bis vor das Dorf gemacht hatte, ganz erregt zurückkam und rief:

„Eben habe ich ihn gesehen, in Lebensgröße, den ganzen cône. Das ist ja das Tollste, was es je gegeben hat, das ist überhaupt nicht wahr.“

Ich sprang empor, um hinauszustürzen.

„Essen Sie ruhig zu Ende. Sie sehen das Ding, sowie wir aus dem Dorf kommen, den ganzen Weg vor uns; alles ist klar, kein Wölkchen am Himmel. Ich sage Ihnen, Sie werden staunen; ich habe nie etwas Ähnliches gesehen und verstehe auch bis jetzt nicht, wie es möglich ist.“

*) Auf Martinique selbst wird der Vulkan La Montagne Pelée genannt, d. h. der „enthaarte“, der kahle Berg, weil sein oberster Teil auch schon vor der Eruption des 8. Mai waldlos war. In der in Europa gebräuchlich gewordenen männlichen Form Mont Pelé muß das adjektivische Beiwort natürlich mit nur e i n e m e geschrieben werden.

Wenige Minuten später rollte unser Viergespann nordwestwärts nach der Usine Vivé zu, der noch einige Kilometer weiter gegen den Vulkan vorgeschobenen Zuckerfabrik, an deren Chef wir vom Gouverneur empfohlen waren.

In der Tat, sobald wir um die letzten Häuser von Lorrain herumgebogen waren, lag die flache Pyramide des Pelé in ganzer prachtvoller Größe vor uns, lichtgrau von Farbe, durch das junge Sonnenlicht leicht goldig getönt. Mit der vollkommenen Klarheit hatte Sapper zwar nicht mehr ganz recht; in der Viertelstunde seit seinem ersten Anblick hatte sich bereits wieder eine Schicht weißer Wolken zusammengezogen, die sich im Zug des Passats vor dem Berge von selbst kondensierten und hinter ihm sich wieder auflösten. Aber nur flach war die Wolkendecke, und noch ragte das seltsame Horn des Konus weit darüber empor.

Ich saß eine ganze Weile einfach wortlos. Wahrhaftig, das war etwas, um den eigenen Augen nicht zu trauen! Über den Wolken stand ein Gebilde, das eine entfernte Ähnlichkeit mit der kantigen Spitze des Matterhorns hatte, aber mit so außerordentlich viel steileren Wänden, daß man nicht begriff, wie es sich überhaupt halten und noch viel weniger, wie es entstanden sein konnte. Auf der einen, der nördlichen Seite, mochte der Neigungswinkel seiner Gehänge etwa 70 Grad betragen, auf der südlichen erschien es vollkommen senkrecht, wenn nicht überhängend. Dabei mußte es aber eine Höhe von mehreren hundert Metern haben. Weißschimmernd wie von Schnee schwebte es in dem hellleuchtenden Äther. Die Wolken wanderten unablässig über den Gipfel des Vulkans dahin, sie brandeten langsam an dem Riesenpfeiler empor, wie an einer Klippe, bis zu seiner scharfen Spitze und hingen dann wagerecht über ihn hinaus wie wehende Fahnen. Zeitweilig ver-

schwand der Konus auch ganz in dem weißen Gewoge; dann aber erschien er von neuem, phantastischer als zuvor in diesem stückweisen Hervortreten aus magischen Schleiern. Das Ganze hatte fast etwas Übernatürliches; würde dieses Gebilde in Indien auf einem so weithin sichtbaren und wie ein Altar geformten Berge emporgewachsen sein, so wäre längst der Ruf eines Wunders durch das Land gegangen. Millionen von Pilgern würden herzueilen, um dies Zeichen anzubeten und nach seinem Anschauen tiefbeseligt heimwärts ziehen; denn Gott Schiwa selbst hätte in ihm ein lingam-Idol aufgerichtet von einer grandiosen Erhabenheit, wie die Welt bisher noch nicht gesehen.

Nicht weit vor Vivé passierten wir die kleinere französische Beobachtungsstation Assier, von der aus täglich nach dem Hauptobservatorium von Fonds Saint Denis über das Verhalten des Berges berichtet wird. Durch ein kleines dort aufgestelltes Fernrohr konnten wir sehen, daß die weiße Farbe den Konus nicht völlig, sondern in einzelnen Flecken bedeckte; dazwischen war er geblicher getönt. Nach dem Regen, so sagte uns der die Station leitende Offizier, sind die Flecke kleiner; es handelte sich also wohl um Ausblühungen oder Niederschläge irgendwelcher abwaschbaren Salze.

Als wir dann nach kurzer Fahrt in dem von Zuckerrohrfeldern und hübschen Gartenanlagen umgebenen stattlichen Gehöft der Usine Vivé anlangten, von den Vertretern des abwesenden Besitzers, denen wir von Lorrain aus schon telephonisch angesagt waren, aufs liebenswürdigste empfangen, warteten bereits zwei Maultiere nebst zwei Negerjungen für die Besteigung auf uns. Wir erfuhren zugleich, daß heute früh schon ein anderer Gelehrter den Aufstieg, ebenfalls von hier aus, angetreten hatte, ein uns dem

Namen nach wohlbekannter Mann, Dr. E. O. Hovey, ein junger amerikanischer Geolog, der schon im vorigen Jahre längere Zeit Studien am Mont Pelé gemacht und treffliche Publikationen darüber veröffentlicht hatte. Jetzt war er hier, um für ein amerikanisches naturhistorisches Museum Proben der vulkanischen Auswürflinge des Pelé zu sammeln.

Eilig entließen wir unsern Wagen nach Fort de France heimwärts und machten uns etwa um neun Uhr auf den Weg zum Berge.

Die Usine Vivé liegt bereits auf den Ostgehängen des Mont Pelé selbst, so daß die schrägen Flächen desselben in geschickter Weise für die kleinen Feldeisenbahnen durch die Zuckerrohrplantagen ausgenützt werden. Ohne Maschinenkraft läßt man auf ihnen die gefüllten Fruchtwagen zur Zuckermühle abwärts rollen. Ihre Besitzungen ragen wie ein vorgeschobener Keil unversehrt zwischen die Zerstörungsbezirke des Berges hinein, und so sahen wir auch jetzt noch, obwohl Vivé kaum mehr als eine deutsche Meile von dem Gipfel entfernt ist, nicht das mindeste von einer Verwüstung. Hoch und voll standen die Zuckerfelder, deren Halme uns beim Hindurchreiten noch weit über dem Haupt zusammenschlugen, vor kleinen Negerhütten, von Gärtchen und Bananenpflanzungen umgeben, spielten nackte Bübchen mit ihren dick aufgetriebenen schwarzbraunen Bäuchlein, Männer und Frauen boten ihr bon jour und arbeiteten ruhig auf ihren Feldern, ohne des furchtbaren Berges zu achten, der über all dem unheimlich und fremdartig sein graues Haupt erhob.

Einmal tauchte der Weg in eine tiefe Wildbachschlucht hinab, und staunend fand ich gerade hier, so hart am Vulkane, zum ersten Male den Anblick einer wirklich großartigen, in vollstem Sinne tropischen Vegetation. Riesen-

bäume, mit üppigen Schlingpflanzen behangen, reckten sich aus einem dichtwuchernden Polster gewaltiger Farnbäume und großblättrigen Strauchwerks empor und schufen ein Gemälde, das an die prachtvollsten Schilderungen von Bernardin de St. Pierre oder Chateaubriand erinnerte. — So also, wie dieses Gelände von Vivé, hatte noch vor einem Jahr der ganze Berg ausgesehen!

Rosen blühten in dichten Büschen, und eben freute ich mich über eine besonders schöne, die an einem vereinzelten Stock neben dem Wege glühte und neigte mich aus dem Sattel, um sie zu pflücken, als jetzt doch ein seltsamer Anblick mich alles andere vergessen ließ.

Die neben dem Wege herlaufende Hecke grüner Bäume und Büsche wurde weiter hinaus plötzlich kahl und neigte sich, wild zerzaust und verkrümmt, tief nach links, als sei eine Parforcejagd darüber hingebrochen. Aber eine Jagd von Giganten und auf Rossen von Feuer!

Hastig sprengten wir hinzu und standen nun wirklich am Rande der Verwüstung. Hier war der tödliche Gluthauch des Vulkans vorübergefegt.

Der Übergang war nicht ganz unvermittelt. Wir durchritten zuerst einen Gürtel, wo nur einzelne Bäume versengt und getötet waren, während dazwischen aus dem Boden schon wieder üppig aufschießendes Kraut- und Strauchwerk emporsproß; ja aus den Stämmen und Ästen der kahlen Bäume brach hier und dort frisch quellendes Laub. In der äußersten Zone, die der heiße Gasstrom erreicht, hatte er eben nur oberflächlich die Vegetation vernichtet, ohne das Leben in Kern und Wurzel zu zerstören.

Wenige Minuten später aber kamen wir hinaus in den eigentlichen Bereich der Katastrophe, und zwar des Ausbruchs vom 30. August, desselben, der Morne Rouge

zerstört und dabei auch diesen, bis dahin unberührten Ostteil des Berges in Mitleidenschaft gezogen hatte.

Wie sollen Worte den Eindruck dieses Grauens und dieser Gewalt der Zerstörung wiedergeben? Vorher war der Berg, bis nahe an seine Spitze wenigstens, mit dichtem hochstämmigen Urwald bedeckt gewesen, jetzt lag der graue, von Regenrinnen durchfurchte Aschenboden leer und blos vor uns, in dieser Gegend, wo sonst jedes Fleckchen Erde mit Grün überdeckt ist, ein geradezu unnatürlicher Anblick, die langen, radialen Rippen zwischen den tief eingerissenen Erosionsfurchen erschienen schauerlich nackt wie die Muskeln und Sehnen eines von der Haut entblößten Körpers. — Näher dem Krater war der Wald völlig und spurlos verschwunden. Etwas weiter abwärts standen noch die verkohlten Wurzelstrünke wie Stoppeln eines Feldes da. An anderen wiederum waren die Stämme zwar niedergebrochen, als hätte eine ungeheure Hand über sie den Berg abwärts hingestrichen, aber sie lagen noch unverzehrt, nur wie versengt am Boden, und man sah deutlich an ihrer Richtung, wie sie alle mit einem gleichartigen Ruck gefällt sein mußten (Abb. 9). Über den offenen Geländen waren die Stämme glatt abwärts gebürstet, an den Schluchten aber waren sie von beiden Seiten her mit halbausgerissenen Wurzeln über die Ränder hinabgezerrt und gegen die Schluchtwände oder in die Tiefe niederwärts gepreßt; der zerstörende Glutwind schien ganz wie eine Wasserflut in diese Schluchten hinabgestürzt zu sein, entweder infolge spezifischer Schwere oder explosiven Ausdehnungsbedürfnisses. Soeben erst hatte ich gerade das prachtvolle Bild einer solchen Schlucht gesehen, wie sie mehr oder minder alle vor der vernichtenden Sekunde ausgesehen hatten: um so furchtbarer war der Anblick dieser jetzt mit Schlamm,

Abb. 9 z. S 82



Waldverwüstung am Mont Pelé

Abb. 10 z. S. 109



Der Ausbruch des Mont Pelé am 26. März

Geröll und einem wüsten Chaos dürrer Hölzer und zusammengekneteter Erdmassen erfüllten Risse.

Fast noch schrecklicher aber sah es dort aus, wo der Wald noch gegen den Umsturz standgehalten hatte. Zur Rechten unseres Weges, jenseits einer tiefen Schlucht, war ein solcher Forst zu schaun. In den ersten Reihen gegen den Gipfel hin waren die mächtigen Stämme zerborsten und zwischen die anderen gestürzt, hinter diesen Barrikaden jedoch hatten dann die gewaltigen Säulen der niederwerfenden Kraft der Eruptionswolke Widerstand geleistet. Aber nicht ihrer Glut! Darüber und dazwischen hinsausende Hitze hatte den Wald stehend getötet; nackt, nicht nur der Blätter und kleinen Zweige, sondern sogar der Rinde beraubt und weiß verdorrt starrten die Stämme empor, anzusehen wie eine schauerliche Armee bleicher Skelette.

Die Zerstörung schnitt nicht kreisförmig ab gegen unten, sondern hatte in langen Zungen ausgestrahlt; zwischen die Zonen des zerbrochenen oder verbrannten Waldes griffen daher andere keilförmige Streifen hinein, wo er unversehrt geblieben war und weiter grünte.

So erschütternd der Anblick dieser Verwüstung für mich war, so betonte doch Sapper, der den Berg in seinen unteren Teilen schon im Januar gesehen hatte, seinerseits gerade umgekehrt, wie außerordentlich in dieser kurzen Zeit schon das Bild sich verändert, mit welcher Schnelligkeit der Berg sich mit den Anfängen neuer Vegetation bedeckt habe.

In der Tat, war man erst über den Eindruck im großen hinausgekommen, so erkannte man wohl, wie wenigstens die niedere Pflanzenwelt überall aus der Asche neu hervorzusprießen begann, und bis wenige Kilometer vor dem Gipfel war der Pelé bereits wieder mit einem zarten frisch-

grünen Anflug überzogen, der gegen oben hin allmählich dünner und dünner wurde. Nur die obersten Teile waren auch heute noch aschfarben grau und völlig ohne Leben.

Leider hatte sich der Gipfel schon, ehe wir Vivé erreichten, wieder ganz in die Wolkenhülle eingesponnen, die er selbst erzeugte; der Blick von dem Assier-Observatorium auf den Konus war ungefähr der letzte gewesen, bevor er wieder unsichtbar geworden war. Blieb dies so, dann war auch oben schwerlich etwas von ihm zu sehen. Trotzdem setzten wir unseren Aufstieg fort, in der Hoffnung, daß später in der größten Tageshitze die Sonne doch vielleicht noch Kraft finden werde, die Nebel aufzulösen.

Die Ersteigung des Pelé ist leicht, wenn man den richtigen Weg auf dem Rücken eines der radialen Ausläufer des Berges weiß. Abseits von diesem ist er vielfach durch tiefe Runsen und steilwandige Zirkus-Kessel zerrissen, die schwer zu überwinden sind.

Auf halber Höhe etwa trafen wir das Pferd und einen Diener Hoveys. Hier ließen wir auch unsere Tiere und einen Mann und stiegen nun zu Fuß den steiler werdenden und immer mehr aus losen, grandartigen, mit größeren vulkanischen Blöcken und schwarzer Holzkohle untermischten Aschen bestehenden Rücken an, zu dessen Seiten tiefe Rawinen und die Steilränder gewaltiger Abrutschungen gähnten. Näher und näher kamen wir der grauen, wie der Rand eines Pilzkopfes über uns schwebenden Wolkendecke. Wie weit der Gipfel noch in sie hineinragen mochte, war schwer zu sagen. Wir hatten uns eben — es war ein Uhr mittags — in dem Windschutz einer Regenfurche zu einem Imbiß niedergesetzt, als wir beide plötzlich gleichzeitig aufschrien:

„Der cône, der cône!"

Wie zwei Buben rannten wir trotz Sonnenhitze und des unter den Füßen weichenden Aschenbodens in großen Sprüngen den Berg hinauf. Ohne zu ahnen, waren wir schon nahe am Rande der Gipfelhöhe angelangt gewesen, und mit glänzender Exaktheit löste sich genau zu dieser Zeit die Wolkenhülle soweit, daß der rätselhafte Turm, im Sonnenschein schimmernd, aus ihr hervortrat.

In einer Minute war der Kraterrand gewonnen; gleichzeitig erschien auf ihm in dem weichenden Nebel auch Dr. Hovey inmitten eines halben Dutzend seiner Träger, aber nur ein flüchtiger Gruß wurde einstweilen zwischen uns gewechselt, er rannte ganz ebenso wie wir über die Hochfläche dem Fuß des Konus zu.

Die uns zugewendete Seite des Mont-Pelé-Gipfels erschien als eine halbkreisförmige Hochebene von durchschnittlich hundert Schritt Breite, die gegen Nordosten von einer kahlen, etwas höheren Kuppe, der Morne Lacroix, der ehedem höchsten Spitze des Berges, überragt wurde. Feine, kiesige, graue Asche, vermischt mit kleinen, weißen Bimssteinstücken und vereinzelten größeren vulkanischen Blöcken setzte den Boden der Hochfläche zusammen (Abb. 13). Begrenzt war sie vor uns durch den scharfgezogenen Rand einer tiefen, grabenartigen Scharte, die in ungefähr nordsüdlicher Richtung in den Gipfel sichelförmig hineingerissen war und sich, wie es schien, nach Südwesten, also gegen St. Pierre zu öffnete. Es war dies der Kraterkessel, der durch die neuen Auswurfsstoffe in seinem Inneren bis auf diesen Spalt aufgefüllt worden war (Vgl. die Skizze S. 88). Die Scharte nach Südwesten zu ist in der Tat vorhanden. Sie setzt das Innere des Kraterkessels in unmittelbare Verbindung mit dem Tal der Rivière Blanche und ist wohl ein

wesentlicher Grund, daß die glühenden Ausbruchsgase bei ihrem Abwärtswandern fast immer diesen Weg gewählt haben. Die Bildung des Kraters war nicht leicht zu erfassen, da er fast unausgesetzt von weißem Dampf erfüllt war, der zeitweilig über die Ränder emporquoll, zum Glück für uns aber vom Passat von uns weggeweht wurde. Trieb der Wind gelegentlich Fetzen davon an uns vorüber, so spürten wir einen Schwefelwasserstoffgeruch. Nur ein- bis zweimal taten sich die Nebel soweit auseinander, daß wir über den steilen, stellenweis überhängenden Rand des Kratergrabens in seine Tiefe — etwa 50 Meter mochte sie hier betragen — hinabsehen konnten. Gelblich-weißes Geröll erfüllte den Boden, zwischen dem langsam schwelend weißer Dampf in einzelnen Säulen hervorquoll.

Jenseit des Grabens, aus der Tiefe des Kraterkessels, erhob sich nun, jetzt nur kaum noch hundert Meter von uns entfernt, mit ungeheurer, fast senkrechter Steilwand der kolossale Pfeiler von Stein (Abb. 11). Von seiner mit den Halden losen Gesteins umgebenen Basis am Fuß des Grabens bis zu der schwindelnd über uns in das Ätherblau emporsteigenden Spitze mußte er reichlich dreihundert Meter, die Höhe des Eiffelturms, messen, und er schien dabei in seiner Grundfläche — doch mag hier das Augenmaß täuschen — kaum einen größeren Querschnitt zu haben, als jener, ohne sich jedoch nach oben hin zu gleicher Leichtigkeit zu verjüngen. Nach Süden zu zeigte der riesige Felsenklotz eine scharfe Kante. Er hatte von dieser Richtung her gesehen einige Ähnlichkeit mit einer prähistorischen, von muscheligen Bruchflächen begrenzten Lanzenspitze aus Feuerstein. Deutlicher noch als durch das Fernrohr des Observatoriums waren hier die weißen Flecken und die hellgelbe Grundfarbe des Gesteins zu unterscheiden. Und vor allem eins

Abb. 11 z. S. 86



Der Konus des Mont Pelé am 25. März 1903

Abb. 12 z. S. 88



Morne La Croix

wurde auf den ersten Blick klar: die Theorie von der Entstehung durch Aufeinanderfallen vulkanischer Auswürflinge war falsch; das Ganze war unzweifelhaft eine einheitliche Masse, die in gerader glatter Wand emporstieg.

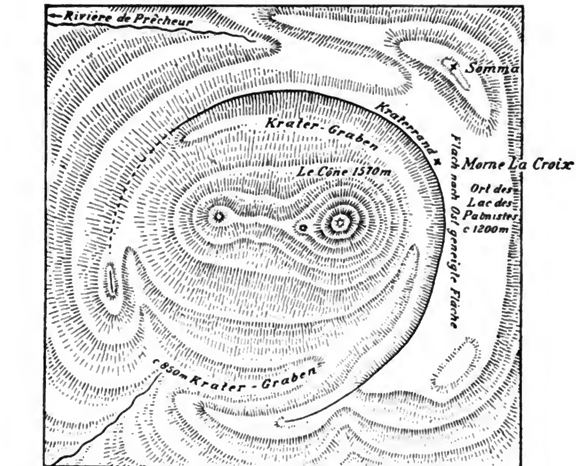
Übermäßig solid schien das Gebäude freilich trotz der Kühnheit seiner Architektur nicht zu sein, denn ein paar gewaltige vertikale Risse durchzogen die uns zugekehrte Steilwand. Und wirklich, während wir hier standen, löste sich von der Südwand ein großer Haufe von Steinen, um teils nach der abgewandten Seite des Berges, teils in den Kratergraben zu unseren Füßen hinabzurollen.

Noch zweimal während unserer Anwesenheit auf dem Gipfel wiederholte sich das, und das helle knatternde Geräusch dieser Steinstürze hatte etwas Unheimliches; konnte es doch der Vorbote des Einsturzes der ganzen Riesensäule sein, und dann wären auch wir, zum mindesten schon durch den Luftdruck, jedenfalls erledigt gewesen.

Sonst herrschte aber hier oben eine tiefe, feierliche Stille. Lautlos stiegen die weißen Dämpfe aus den Tiefen des Kraterrisses hervor und mischten sich ununterscheidbar mit den sich bildenden und wieder lösenden weißen Wolken. Wie wir es heute früh von unten gesehen hatten, krochen die leuchtenden Massen über die Gipfelfläche dahin und brandeten langsam an dem Felsenturm empor, umschwebten wie Geistergebilde seine Flanken und hüllten ihn zeitweilig wieder gänzlich in ihre Schleier. Dann aber trat er von neuem siegreich hervor, in dieser leise wallenden Bewegung selbst wie lebendig und in seiner ätherisch zarten Färbung eher wie ein Lichtgebilde als etwas Stoffliches anzusehen.

Eine halbe Stunde vielleicht dauerte dies wundervolle Spiel, während dessen ich einige Aufnahmen des Felsenturmes, der Hochfläche und des Kraterrandes machen konnte,

während Sapper die Bildung des Gipfels kartographisch skizzierte.*) Dann wurden die Nebel dichter, sie umhüllten den Konus ganz, und für diesen Tag kam er nicht wieder zum Vorschein.



Skizze des Mont Pelé-Kraters (25. April 1903) nach eigenen Beobachtungen und Dr Hovey's Beschreibung, entworfen von Karl Sapper. Maßstab 1:12500.

*) Ich verdanke seiner Freundlichkeit die Beigabe der obigen, zuerst in der S. 114 Anm. angegebenen Veröffentlichung Sappers erschienenen Aufnahme des Kraters. Der Ort, wo ehemals der lac des Palmistes gewesen, ist der Teil des Kraterrandes, auf dem wir oben zuerst angelangt waren und den meine Abbildung 11 wiedergibt. Die Morne la Croix, die ehemals höchste Spitze des Kegels, sieht man in der schwarzen

Jetzt erst begrüßten wir uns mit Dr. Hovey näher und begaben uns auf die Suche nach charakteristischen Gesteinsproben des Vulkans. Hovey, der mit den Mitteln eines amerikanischen Museums arbeiten konnte, suchte sich Riesenexemplare der vulkanischen Bomben aus, für deren größte er einen mitheraufgebrachten Holzschlitten zum Transport verwendete. Sapper und ich, die wir sie selber tragen mußten, begnügten uns mit bescheideneren. In einem Gedanken trafen wir uns aber beide. Wir dachten gemeinsam an den Anfang Mai bevorstehenden siebzigsten Geburtstag des großen, von uns beiden gleich verehrten Altmeisters unserer Wissenschaft, Ferdinands von Richthofen, und beschlossen, die schönstgeformte Bombe vom Gipfel des Pelé als unseren Festgruß für ihn mit hinabzunehmen.

Nach einer weiteren halben Stunde nötigte uns der immer dichter werdende Nebel und der Beginn eines feinen kalten Regens, den Abstieg anzutreten, wenn wir nicht die Aufnahmen gefährden wollten.

Wenn ich nun noch ein Wort darüber sagen soll, wie mir eigentlich im Punkt der Gefahr hier oben zumute gewesen, so leugne ich nicht, daß das Gefühl, so unmittelbar zwischen den Zähnen des unheimlichen Rachens zu weilen, nicht durchaus behaglich war. Gerade das tiefe Todesschweigen ringsum im Verein mit den langsam wallenden Dämpfen ließ das große Mysterium, das hart unter unseren Füßen verborgen lag, nur noch eindringlicher zu uns reden, und so sehr auch die wissenschaftlichen Beobachtungen uns fesselten, man verlor doch keinen Augenblick das Unter-

---

Kuppe rechts auf Abbildung 12. Im Westen ist der Kraterrand hypothetisch ergänzt, im Südwesten erkennt man die interessante Spalte, die den Kraterkessel mit dem Tal der Rivière Blanche in Verbindung setzt.

bewußtsein, daß jede Minute ein neues Verderben aus dem Krater hervorbrechen konnte. Gewiß, der grundlose Fatalismus, der den Menschen in jeder Lage solcher Art tröstet und dessen ganze Weisheit sich in die Worte zusammenfassen läßt: „Warum soll es gerade jetzt losgehn?", ließ es auch hier zu einer wirklichen Furcht nicht kommen, aber eine gewisse Erleichterung war es doch, als es wieder bergab ging, den Wohnungen der Menschen entgegen.

Wir stiegen auf dem gleichen Grat wieder hinunter, rasch waren wir aus der Nebelkappe herausgetaucht, die hinter uns den Berg und das grandiose Monument, das er selbst seinen Taten gesetzt, für diesen Tag verhüllte, und in lachendem Sonnenschein breitete sich rings über uns die Gegend bis weit hinaus auf das grenzenlose blaue Meer. Wieder erreichten wir die Grenze der zarten neubeginnenden Vegetation, und weiter abwärts unsere Maultiere; wieder zogen die weiten grausigen Flächen des vernichteten Urwaldes, die noch aufrechtstehenden, aber versengten Forsten, die mit Trümmern erfüllten Schluchten an uns vorüber, näher und näher kam die gesegnete Zone des noch unberührten Lebens; wieder endlich sah ich an ihrem äußersten Rande rotleuchtend dieselbe schöne Rose, die ich heut Morgen nicht gebrochen hatte. „Eine Rose vom Grabe Homers" heißt eine der schönsten Historien Andersens, eine Rose vom Rande des Pelé ist immerhin auch etwas. Jetzt pflückte ich doch noch die Blüte, um ihre Blätter für diejenigen Hände über das Meer zu senden, die mir vor einem Monat auf seinem anderen Ufer den Abschiedsstrauß für die „Calabria" gewunden hatten.

Morne Rouge und St. Pierre.

Der Abend an dem hübsch mit Blumen und Früchten geschmückten Tisch in der Usine Vivé verlief in lebhafter Unterhaltung. Gastgeber waren drei französische Verwandte und Beamte des abwesenden Eigentümers und ihre Schwestern und Frauen. Natürlich drehte sich das Gespräch so gut wie ausschließlich um den Berg. Sein unheimliches Leben, seine furchtbar drohende Ruhe beherrschte gerade hier begreiflicherweise fast ausschließlich das Denken dieser Menschen und hielt es in einem dauernden Zustand nervöser Aufregung. Mit französischer Lebendigkeit gaben sie uns eine Schilderung des Ausbruchs in der entsetzlichen Nacht vom 30. August, der mit seinen Feuerzungen bis nahe an die Schwelle dieser Wohnungen hinabgeleckt hatte. Das Grollen des Berges, das Flackern der Blitze, das Krachen der niederbrechenden Wälder muß in der Tat grauenvoll gewesen sein. In dem Gemüt einer der jungen Frauen, einer sehr hübschen, aber blassen, blutlosen Erscheinung, die erst vor kaum zwei Wochen niedergekommen war und heut zum erstenmal am Tisch mit aß, war etwas davon zurückgeblieben, wie man es bei manchen Leuten findet, die ein

Eisenbahnunglück miterlebt haben; eine hochgradige Überreiztheit, die es ihr zur fixen Idee gemacht hatte, der Berg werde sie binnen kurzem alle töten. Sie sprach davon mit einem unerschütterlichen Ernst, wie jemand, der bereits in ein unentrinnbares Schicksal ergeben ist. —

Man wird bei uns zu Haus vermutlich sagen, ja warum bleiben die Leute denn dort? Das ist aber eine Frage, die in der Entfernung immer sehr leicht aufgeworfen wird, wo man sich um die Beantwortung der anderen Fragen: wo sollen sie hingehen, was sollen sie anfangen, wie sollen sie leben? nicht zu sorgen hat. Rein praktisch genommen, wohin hätten sie sich auch wenden sollen, wo nicht materieller Jammer sie erwartet hätte, denn eben in ihrem Besitz und Betrieb hier lag ihr ganzes Vermögen.

Dann aber kommt auch ein ideales Moment hinzu. Es ist doch auch eine Art Fahnenflucht, ein mit soviel Mühe und Umsicht eingerichtetes Anwesen, das Hunderten von Leuten Arbeit und Brot gibt, freiwillig aufzugeben, die mit größter Sorgfalt eingerichteten Felder verkommen, die Maschinen verrotten, die kommerziellen Verbindungen absterben zu lassen, solange noch eine Hoffnung lebt, das Unheil werde wie bisher an der Scholle vorübergehen. Ich kann nur sagen, daß ich mit der größten Hochachtung vor der Tapferkeit dieser kleinen Schar erfüllt worden bin, die ihre Zuckerrohrfelder in diesem Jahr genau so sauber bestellte, wie in den früheren, auf ihren kleinen Feldbahnen die Lasten der geschnittenen Halme so emsig wie vorher heranführte und in ihren Pressen und Zentrifugen nach wie vor das weiße Kristall erzeugte. Bewahrheitet sich aber ihre Hoffnung, so haben sie auch dem Allgemeinwohl wertvoll gedient, denn sie haben durch ihr Ausharren der Insel einen wichtigen Bruchteil ihres Kulturbesitzes gerettet.

Nach der Weise von wissenschaftlich Halbgebildeten hatten die Herren natürlich ihre sicheren Deutungen über die Natur der einzelnen Erscheinungen. Der eine von ihnen trug mir z. B. mit großem Feuer und plastischen Gesten seine Erklärung vor, weshalb die Ausbruchsgase so merkwürdig den Berg nach allen Seiten abwärts gewirkt hätten.

„Sehen Sie," meinte er, „oben über dem Krater liegt doch die Atmosphäre, ganz wie eine Decke. Dagegen prallte nun das aus dem Krater hervorschießende heiße Gas an, und da es oben nicht weiter konnte, so wich es eben nach allen Seiten hin abwärts aus." Er stellte sich den Vorgang also etwa so vor, wie wenn man über das Wasser eines Springbrunnens die Hand hält. Als ich darauf aufmerksam machen mußte, daß die gleiche atmosphärische Hemmung ja leider nicht nur oben, sondern auch an den Abhängen des Berges vorhanden gewesen sein müsse, ja, wenn man genau sein wolle, sogar noch um soviel stärker, als die Luftsäule hier höher ist, als über dem Krater, war er sehr betroffen und betrübt, denn er hatte seine Theorie augenscheinlich sehr oft mit großem Erfolge vorgetragen.

Der Schluß der einzelnen Phasen der Unterhaltung war aber jedesmal wieder die Frage: „Was meinen Sie nun eigentlich, ist die Eruptions-Epoche vorüber oder nicht?"

Leider konnten wir darauf angesichts der rätselvollen Erscheinung des „cône" keine beruhigende Antwort geben.

* *
*

Am nächsten Tage, der wieder wolkenlos emporstieg, beschlossen Sapper und ich zur Ergänzung unserer gestrigen Beobachtungen einen Besuch der Hauptgebiete der Zerstörungen, insbesondere der Ruinen von Morne Rouge und St. Pierre auszuführen.

Wir ritten auf Maultieren von Vivé die vielgewundene Straße aufwärts, die auf den östlichen und südöstlichen Gehängen des Berges wiederum durch die Zerstörungszone über den Ort Ajoupa-Bouillon nach Morne Rouge aufsteigt. In den tiefeingerissenen Schluchten, welche diese Straße überschreitet, hatten die aus schweren Quadern gefügten Bogenbrücken meist dem Ansturm der wütenden, vom Schlammwasser des Vulkans geschwellten Wildbäche standgehalten; wie schrecklich aber das Toben dieser Gewalten gewesen sein mußte, sah man noch an den, gigantischen Barrikaden gleich, übereinander getürmten Massen von riesigen Felsblöcken, zerbrochenen oder mit den Wurzeln ausgerissenen Baumstämmen, Schlamm und Sand, welche die Betten erfüllten (Abb. 14). Stellenweis hatten sie die hohen Bogendurchlässe völlig verstopft; dann waren die Fluten über die Brücken selbst dahingebraust, hatten deren steinerne Geländer umgeworfen oder in die Tiefe gerissen und Haufen von Sand an ihrer Stelle zurückgelassen. Schwarzgraue, körnige Vulkanasche lag in dicken, regenzerrissenen Schichten auf den Gehängen und den Wegen.

Aber auch hier begann allenthalben das unbesiegliche Leben sich wieder zu regen. An den Farnbäumen in den Schluchten, wohl dort gegen den unmittelbaren Anhauch des Glutstroms vom Berge gedeckt, schlugen überall die langen, zierlichen Blattwedel aus den schwarzen Stämmen, über den Boden der Wege kroch wie Gliedergetier geilwucherndes Schlinggewächs, unzählige Arten kleiner zierlichster Pflänzchen sproßten an den Gehängen hervor. Für einen Botaniker müßte eigentlich, sollte ich meinen, dieser ganze Vorgang der Neubildung einer Vegetationsdecke auf üppig fruchtbarem Tropenboden von allerhöchstem Interesse sein.

Abb. 13 z. S. 85



Der Kraterrand des Mont Pelé

Abb. 14 z. S. 94



Schlammmassen an der Rivière de la Falaise

Bisher hatte ich nur die Verwüstung der Natur gesehen, nun kamen wir aber auch in den Bereich der Zerstörung von Menschenwerk und Menschenleben.

Schon der Ort Ajoupa-Bouillon gab einen Vorgeschmack davon. Wir ritten bereits eine ganze Weile zwischen den zerstreut liegenden Häusern dahin, als mir erst auffiel, daß all diese Häuser verlassen waren. Wohlbehalten standen sie da, aber Türen und Fenster waren geschlossen, kein Rauch entströmte ihren Herdstellen, kein Hund, keines der kleinen schwarzen Schweinchen belebte die Höfe. Rings grünten wie anderswo die Bäume, und Rosen blühten in den Gärten, aber niemand war da, der sich ihrer freute. Ein paar Schritte weiter wurde mir der Grund davon klar genug; denn platt am Boden lag ein ganzes hölzernes Wohngebäude, einfach umgeblasen wie ein Kartenhaus. Weiterhin noch eine ganze Anzahl ebenso. Ajoupa-Bouillon ist eben gerade an seinem obersten Ende noch von dem Hauch des Vulkans gestreift worden und das Dorf ist seitdem geräumt geblieben.

Ein viel schlimmeres Bild bot Morne Rouge. Diese kleine hübsche Stadt lag in mehreren hundert Fuß Meereshöhe auf der breiten Hochflucht, die den Mont Pelé mit den Vorbergen der Pitons de Carbet verbindet. Ihre kühlere Luft und das frische Wehen des Passats hatten sie ehedem zu einem beliebten Sitz wohlhabender Familien gemacht. Eine stattliche Kirche mit hochragendem Turm lag in ihrer Mitte, zahlreiche stattliche Häuser, von schönen Gärten umgeben, schlossen sich darum. Bei all den Eruptionen der ersten Monate, den furchtbaren Katastrophen des 8. Mai und des 20. Mai und den kleineren des Juni und Juli war, wie bekannt, die Richtung der Ausbrüche immer die Gegend von St. Pierre und Prêcheur

gewesen, so daß Morne Rouge vollkommen sicher erschien und hierher die Leute kamen, um ungefährdet den Berg zu beobachten. Am Abend des 20. August aber, etwas nach neun Uhr — also schon im Dunkel der früh eintretenden Tropennacht — brach eine Glutwolke von ähnlicher Mächtigkeit wie bei den Zerstörungen von St. Pierre aus dem Krater hervor und raste diesmal nach Osten und Süden den Berg hinunter. Weniger als eine Minute nachher war auch Morne Rouge mit seinen 2000 Einwohnern vernichtet.

Schon von der Höhe des Mont Pelé hatten wir gestern die kleine Stadt auf ihrer — schon wieder — grünen Ebene zu Füßen des Berges deutlich liegen sehen, ein Häuflein weißer Häuschen, um ihre Kirche geschart. In dieser Ferne erschien sie ungeschädigt, ein Bild freundlichen Friedens. Ja, es war uns fast gewesen, als trüge der Wind die Klänge von Glockengeläut herauf. Jetzt nahten wir uns dem Ort selbst und standen starr vor dem wüsten Bilde. Das erste, was uns begegnete, war ein mächtiges Kruzifix, das einst über dem Beginn eines Hohlweges am Eingang der Stadt auf hohem Steinsockel gestanden hatte. Der Gasorkan hatte es aus seinem Sockel herausgerissen, wir fanden es herabgebrochen und zertrümmert auf dem Wege; der nackte, realistisch mit Blut bemalte Körper des Kruzifixus lag mit ausgebreiteten Armen auf dem Rücken und seine gebrochenen Augen starrten in den Himmel, als sei er ein Lebendiger gewesen, der erst von dem Todesblitz des Berges niedergestreckt wurde (Abb. 15).

Am anderen Ausgang des Hohlweges betraten wir die ehemalige Hauptstraße der Stadt. Weiße Asche, blendend im Sonnenglanz, bedeckte sie, und zu ihren Seiten waren, ähnlich wie in Ajoupa-Bouillon, nur mit ungleich größerer Gewalt,

Abb. 15 z. S. 96



Bei Morne Rouge

Abb. 16 z. S. 97



Hauptstraße von Morne Rouge

sämtliche Gebäude mit einem einzigen, vom Berge her kommenden Ruck platt zu Boden geworfen (Abb. 16). Nun lagen die Bretter, Balken, Türen und Fensterrahmen in einem wüsten Gemisch, zwischen verkohltem Gebälk und durcheinander geschleudertem Hausrat bleichten Gerippe von Menschen. Neben ein paar Töpfen sah ich eine rundliche Kugel, die sich bei näherem Zusehen als ein vom Rumpf getrennter Menschenschädel erwies. Ein anderer lag weißschimmernd in dem Aschenstaub des Weges, mit dunklen, leeren Augenhöhlen uns anstarrend. Unbeschreiblich war das Getrümmer der durcheinander gekneteten Wände und Dächer, eisernen Gartengitter, zertrümmerten Möbel und Geräte, zum großen Teil solcher, die auf Wohlstand und behaglichen Lebensgenuß der Bewohner deuteten. Wie Geschosse mußten in der Wut des Sturmes die Steine und Balken durch die Luft gesaust sein, so tief hatten sie sich in den Boden oder zwischen schweres Eisenstangen-Werk hineingearbeitet. Eiserne Gartengitter waren verbogen, ihre Pfeiler halb aus der Erde gerissen.

Auch in Morne Rouge sieht man jedoch, daß die Kraft der Wolke hier bereits ihrer Grenze nahe war.

Gegen die Mitte des Dorfes, wo die Kirche stand, war ein Teil der Häuser noch erhalten geblieben, nur Fenster und Türen waren eingedrückt, die Innenräume handhoch mit feiner grauer Asche erfüllt, die Kirche im Innern bis auf die festen Pfeilerwände verwüstet, das Dach und die Türen beschädigt (Abb. 17).

Aber die Glocke hing noch, und als wir hier in der Verwüstung herumwandelten, begann sie wirklich mit einem Male zu tönen. Es war ein Laut, der in dieser Umgebung wie Gespensterspuk klang. Der Ort ist aber gegenwärtig nicht ganz unbelebt. Farbige sind den Tag über mit Auf-

räumungsarbeiten betraut, und sie ziehen in ihrer Frömmigkeit zu den gewohnten Stunden des Mittagsläutens freiwillig den Strang.

Doch was war dies alles gegen das Bild von St. Pierre!

Wir verließen in Morne Rouge unsere Maultiere und wanderten zu Fuß die schöne, breite, jetzt freilich vielfach mit sandiger Asche bedeckte Landstraße nach St. Pierre hinab.

Hierbei steigt man in ein gewaltiges amphitheatralisches Halbrund von Bergen hinunter, das die Bucht von St. Pierre im Osten umschließt und sich nach dem Meere zu öffnet, wo die Stadt gelegen ist. Damit wird der Passatwind abgefangen, und die große Hitze, die stets für St. Pierre charakteristisch war, erklärt sich daraus. Nicht minder deutlich erklärt sich aber auch, daß eine solche vom Krater des Pelé herabstürzende Riesenwelle schwerer Gase, wie die Glutwolke vom 8. und 20. Mai vermutlich gewesen ist, mit unfehlbarer Sicherheit über die Stadt hingeleitet wird, wie von einer eigens dazu eingerichteten Umwallung. Man ist hier unten geradezu wie in einer Rattenfalle, ein Entrinnen gibt es nicht; und es war deshalb kein behagliches Gefühl, diesen Weg zu wandern, während der schwelende Krater des Mont Pelé mit dem wunderbaren, ungeheuren Horn drohend gerade über unseren Häuptern hing.

Der Weg folgt dem Tal der Roxelane, die mitten im Bereich von St. Pierre ins Meer mündet. Etwa eine Stunde waren wir zwischen den dürren, von der Glut des Berges kahl gesengten Felsenwänden dieses Tals langsam abwärts gewandert, bis es sich endlich auseinander tat. Die Bai von St. Pierre lag vor uns, die Stätte, wo noch

elf Monate zuvor die reichste und lebensvollste Stadt der Kleinen Antillen gestanden hatte. Heute suchte das Auge staunend in der Ferne, es erkannte eigentlich von der Höhe herab zunächst gar nichts von ihr, nicht einmal Ruinen; anscheinend dehnte sich nur fächerförmig eine nackte bläulichgraue Ebene, wie von trockenem Schlamm geformt, bis zu der leeren Fläche des ähnlich gefärbten Meeres aus. Erst beim Näherkommen zeigten uns die verkohlten Baumstümpfe, die aus der grauen Aschendecke vereinzelt hervorragten, und die Trümmerreste der ersten Hausmauern, daß wir an dem Schreckensorte angelangt waren.

Es ist nicht zuviel gesagt, daß St. Pierre die blühendste Stadt der östlichen Antillenwelt gewesen ist. Inmitten der üppigsten Zuckerrohr-Plantagen der Insel Martinique gelegen, war sie der Sammelplatz der wohlhabenden Pflanzer dieser alten Kolonie. Ihre hübschen Villen lagen zwischen dichtwipfligen Bäumen an den Ufern der malerischen Roxelane, voll war der Hafen von Schiffen, die an den schöngemauerten Kais des Stadtteils „Mouillage" ihre reichen Güter luden und löschten. Ein auf einer Terrassenanlage eindrucksvoll aufgebautes Theater hatte die Stadt, ein Observatorium, ein Lyceum, das anerkannterweise den ähnlichen Instituten des Mutterlandes gleichwertig galt, und berühmt war besonders, in wissenschaftlicher wie malerischer Hinsicht, sein Botanischer Garten mit der wuchernden Fülle tropischer Pflanzen. Ein überaus reges, vielleicht sogar etwas leichtfertiges Leben pulsierte in dem Ort, ähnlich wie es ja auch in Pompeji der Fall gewesen sein soll.

Von alledem ist heute nichts mehr zu sehen, ja es ist kaum möglich, sich diese Vergangenheit vorzustellen.

Ganz ungleich furchtbarer als die Vernichtung von

Morne Rouge ist die von St. Pierre gewesen. Dort ein einfaches Umblasen meist hölzerner Häuser, hier eine grausige Gesamtwirkung von Orkan, Glut und vom Himmel niedersausenden Steingeschossen von einer Gewalt, der gegenüber man einfach starr ist, und der auch Mauern von Meterdicke nicht standgehalten haben. Die Stadt wurde, wie treffend bemerkt worden ist, derartig verwüstet, als sei sie von dem Feuerhauch einer ungeheuerlichen Kanone niedergestreckt, die man unmittelbar über sie hin abgeschossen hat.*)

Hierin liegt auch die grundlegende Verschiedenheit gegenüber der Katastrophe von Pompeji, mit der sich sonst manche Berührungspunkte ergeben. In Pompeji hat sich die große Mehrzahl der Einwohner retten können, hier sind 30000 Menschen fast in einer einzigen Minute umgekommen. Pompeji ist nur in einigen Teilen zerstört, und man weiß noch nicht, ob dies in der Hauptsache der Vesuv im Jahre 79 n. Chr. oder das vorhergehende Erdbeben vom Jahre 63 getan hat. Im übrigen ist die Stadt ja nur von einem Aschenregen allerfeinster Art langsam überrieselt worden, so sehr ohne Gewaltwirkungen, so sanft, daß die Häuser mit ihren Wandgemälden, ihren Kunstwerken, ihren zierlichsten Nippes u. dergl. bis auf den heutigen Tag erhalten geblieben sind. Ganz anders St. Pierre. Erdbeben haben hier nicht mitgewirkt, und die Verschüttung durch Asche ist so geringfügig, daß wir sie

---

*) Interessant kommt das an der Syphon-Flasche auf dem Bilde Nr. 18 zum Ausdruck, die ich in Gros Morne photographieren konnte. Sie ist auf den Ruinen St. Pierres gefunden worden und hat augenscheinlich bei der Katastrophe bis zum Halse hinter einer deckenden Mauer gestanden. Der letztere ist durch Hitze angeschmolzen und durch Winddruck umgebogen worden.

Abb. 17 z. S. 97



Die Kirche von Morne Rouge

Abb. 18 z. S. 100



Flasche von St. Pierre

kaum irgendwo mehr als zu einem halben Meter Tiefe aufgehäuft gefunden haben. Dafür ist aber alles mit explosiver Gewalt niedergeworfen und der Inhalt der zertrümmerten Häuser, der lebende und der tote, ausgebrannt worden. Heut starren in den Straßenzeilen fast nur noch die kahlen viereckigen Fundamentwände empor, so daß die Stadt von oben wie eine leere Bienenwabe aussieht. Kein Baum, kein Strauch ist lebendig geblieben, grauer vulkanischer Sand bedeckt gleichmäßig Höhen und Tiefen.

Mit Recht hat man gesagt, daß die Ruinen von St. Pierre um Jahrtausende älter aussehen, als die von Pompeji. In dem letzteren glaubt man noch heut unmittelbar den Pulsschlag des Lebens wahrzunehmen, der nur einen Moment gestockt hat; man meint, das Getümmel der Straßen den Lärm des Marktes, das Geplauder im Atrium des behaglichen Wohnhauses hören zu müssen, wenn man aufmerksamer hinhorcht. — In St. Pierre ist nichts mehr, was an Leben erinnert. Starr und tot, fremdartig wie eine Landschaft des Mondes, ist das graue, nackte Berggelände, das die Stadt umgibt, tot und grau sind die formlosen Mauerreste, und lautlos rieselt das dünne Wässerchen der Roxelane über den grauen Schlamm ihres kahlen Bettes. In dem Todesschweigen wird selbst deines eigenen Trittes Schall nicht hörbar, ihn erstickt die weiße, mehlartige Asche, die über allen Wegen liegt. Schutzlos empfängt sie die sengenden Strahlen der Tropensonne und strahlt sie mit schier unerträglicher Glut zurück. Kein Luftzug mildert die Hitze, keines Vogels Laut stört die ungeheure Stille, kaum daß die Welle der Bai, langsam schwappend, auf den einsamen Strand hinaufleckt. Und wie ein stummes: „lasciate ogni speranza“ ragt hoch über der toten Stadt der dampfschwelende Gipfel des Mont Pelé in den lichtglühenden

Äther, und niemand kann wissen, welch neue Schrecken er vorbereitet.

Leichengeruch, der so lange in St. Pierre sich gehalten haben sollte, konnte ich nicht wahrnehmen. Auch menschliche Skelette sah ich hier nicht mehr; man hat sie schon beseitigt. An einigen Stellen waren Leute beschäftigt, im Schutt der Höfe und Häuser Gruben aufzuwerfen, um nach Geld oder Hausrat zu suchen. Dies geschieht nur mit Erlaubnis der Regierung durch Unternehmer, die sich auf Grund der Gefahr von den berechtigten Eigentümern einen sehr bedeutenden Prozentsatz der zu findenden Gegenstände ausbedingen.

Die Stunden, die wir in St. Pierre herumstreiften, gehören zu den härtesten der ganzen Reise, denn zu den seelischen Eindrücken kam die Last einer fast unerträglichen Hitze.

St. Pierre ist ja, wie bemerkt, in seinem Bergamphitheater so gelegen, daß der von Ost wehende in diesen Tagen ohnehin schwache Passat völlig abgefangen wird. Jetzt vollends milderte keinerlei Vegetation mehr die Sonnenstrahlung, die von den nackten Felsenwänden ebenso wie von der weißgrauen Asche des Fußbodens versengend zurückgeworfen wurde. Meine Hände schwollen unter dem Sonnenstich an wie zwei Kissen und brannten wie Feuer, so daß in den nächsten Tagen die Haut in Fetzen herunter kam, und dem Gesicht erging es kaum viel anders.

Endlich suchten wir erschöpft eine Weile Schutz in dem spärlichen Schatten einer Felswand, gerade im Angesicht des Gipfelkegels, der mit steiler Wand vor uns aufstieg (Abb. 19).

Der Konus war heute noch besser sichtbar als gestern. Wir sahen hier den Südwestfuß des riesigen Turmes, eben-

Abb. 19 z. S. 102



Mont Pelé von Süden

falls von Schutthalden umgeben, aus denen weiße Dampfsäulen aufstiegen.

„Finden Sie nicht," sagte Sapper, „daß augenblicklich eine viel stärkere Dampfentwickelung stattfindet als vor ein paar Stunden?"

Das war in der Tat unverkennbar. Aufmerksam folgten wir eine Weile dem Spiel der Gase hoch oben an der Kehle des Kegels. Dann wurden sie mit einem Male geringer und hörten fast ganz auf. Auch dies war merkwürdig; in jedem Falle hielt sich der Berg weniger gleichmäßig als gestern. Auch ein Geräusch wollte Sapper gehört haben, allein mir war ein solches entgangen.

Es war etwa vier Uhr, als wir endlich St. Pierre verließen, um zu dem französischen Observatorium von Fonds Saint Denis aufzusteigen. Drückender noch als zuvor wurde in der Mühe des Anstiegs auf dem direkt von der westlichen Sonne überglühten Pfade die entsetzliche Hitze. Unwillkürlich gedachte die Phantasie des reichen Mannes aus der Bibel, der in der Hölle sitzt und bittet, man möchte doch den armen Lazarus vom Schoß Abrahams herübersenden, daß er nur die Spitze seines Fingers ins Wasser tauche und ihm die Zunge kühle. —

Endlich, endlich waren wir aus dem höllischen Amphitheater von St. Pierre heraus; ein weites, tiefgrünes Waldtal tat sich vor uns auf, das, durch einen vorliegenden Höhenrücken geschützt, von keinem der Ausbrüche mehr erreicht worden war, und an dessen halber Höhe der Weg, schön wie der schönste thüringische Waldpfad, an dichtbelaubten Gehängen hinführte. Nichts war von den Gegenden der Verwüstung und ihrem Dämon, dem Pelé, mehr zu sehen. Der kühle Luftzug, der uns entgegenkam, war köstlicher, als mir je ein Bad erschienen; und als wir dann schließlich im

Waldschatten an einem kleinen Rinnsal, das klar über Felsen abwärts sprudelte, unseren Durst hatten stillen können, kam uns auch Lebenslust und Übermut wieder.

„Jetzt wünschte ich nur noch," sagte ich zu Sapper, „daß wir auch zuguterletzt noch einen ordentlichen Ausbruch erlebten, — vorausgesetzt, daß er keinem was schadet."

„Sie verlangen aber wirklich ein bißchen viel," meinte er lachend, „kommen Sie, dort oben ist schon Fonds Saint Denis."

Der Ausbruch vom 26. März.

Wir waren etwa noch fünf Minuten unterhalb des Gipfels, auf dem das Observatorium gelegen, als wir beide plötzlich still standen und uns umdrehten. Hinter dem trennenden grünen Bergrücken, der Fonds Saint Denis beschützt, war, während wir emporklommen, die Spitze des Mont Pelé wieder langsam hervorgewachsen. Von dieser tönte deutlich wenn auch nicht sehr laut, ein dumpfes grollendes Geräusch herüber. — Wir schauten einander an: Was war das gewesen?

Alles blieb still drüben. Um den Fuß des Konus wogten die Wolken, nichts Auffallendes war zu bemerken. Vielleicht, sagten wir uns, war eine größere Steinlawine, wie gestern, herabgekommen.

Kurz darauf langten wir auf der Höhe des Observatoriums an. Professor Lacroix selbst war leider nicht mehr in Martinique, sondern vor kurzem nach Frankreich zurückgekehrt; wir fanden aber bei seinem Vertreter, Herrn Professor Giraud, und dem ständigen Leiter der Station, Herrn Kapitän Perney, eine Aufnahme von der größten Liebenswürdigkeit, jener ganz unnachahmlichen Liebenswürdigkeit der Franzosen, die durchaus nicht ein übereifriges Sichabhaspeln für den Gast ist, sondern trotz aller

Zuvorkommenheit dem Fremden obenein noch das Gefühl zu geben weiß, daß er gar keine besondere Mühe macht. Wir erhielten unser Nachtquartier angewiesen, setzten uns dann, nach eiliger Reinigung vom Staube St. Pierres, mit zu dem eben aufgetragenen Abendbrot nieder und waren in wenigen Minuten in einem so angeregten Gespräch über den Berg begriffen, als hätten wir Wochen hier oben verweilt.

Für die Zwecke der Beobachtung ist der Platz vorzüglich gewählt. Die spitzkeglige Gipfel des Observatoriumberges liegt nur neun Kilometer Luftlinie vom Krater des Mont Pelé, dessen Pyramide von hier in ganzer Größe prachtvoll zu übersehen ist. Dabei schützt das dazwischen liegende tiefe Tal, der trennende Rücken und die eigene Höhe des Berges (etwa 600 Meter) vollkommen gegen jede Gefahr, soweit sie nach den bisherigen Ausbrüchen irgend denkbar ist. Wir mußten lächeln in Erinnerung an die Besorgnisse, ja Vorwürfe, die man in Europa an Lacroix' bekannten Ausspruch geknüpft hatte, er beabsichtige von hier aus den Zusammenbruch des Konus mit anzusehen. Man hatte das für eine Narrheit erklärt, so sein Leben aufs Spiel zu setzen, da dieser Zusammenbruch unfraglich das Observatorium mit vernichten werde. Jetzt sahen wir, daß der Professor dort durch den Einsturz des Felsenturmes ungefähr ebenso gefährdet war, wie etwa ein Berliner auf dem Kreuzberg durch das Umfallen eines Kirchturmes in Weißensee.

Für den immerhin möglichen Fall aber, daß der Berg doch einmal eine Eruption von noch viel größerer Kraftentfaltung als alle bisherigen erleben sollte, ist überdies hart am Berghange ein ganz niedriges Haus mit schräg gegen den Fels geneigtem Dach und von schwerstem Mauerwerk errichtet worden, eine Art Kasematte mit hermetisch

verschließbaren Türen und Fenstern. In dieses könnten sich die Beobachter im Notfall flüchten. Und sollte auch das einmal nicht ausreichen — nun, gegenüber solchen Einwürfen kann man nur mit einer Version des alten Schifferspruchs sagen: Forschen ist notwendig, leben nicht!

Außer dem dämonischen Berge mit seinen grauen Flanken umfaßt aber der Blick von hier im Norden gegen Westen weit hinaus das leuchtende Meer und nach Osten und Süden über das blühende Tal von Fonds Saint Denis hinweg die fast alpin großartig emporsteigenden Zinnen und Zacken der Pitons de Carbet. Und zu alledem kam eine wundervolle Frische und Kühle der Luft, die an einen europäischen Frühling erinnerte.

Unter einem großen Baume, im Angesichte aller dieser Herrlichkeit war unsere Mahlzeit auf einem einfachen Holztisch mit zwei Bänken gedeckt. Es war etwas vor sechs Uhr, als wir uns dort niedergesetzt hatten, die Sonne eben am Untergehen; da der Horizont aber etwas bedeckt war, so entwickelte sich kein Abendrot. Weißgrau schimmerten die Wolken um den Gipfel, weißgrau auch die westlichen Gehänge des Mont Pelé, die sich auf dieser Seite vollkommen kahl und tot wie eine Mondlandschaft bis zum Meere hinabzogen.

Kapitän Perney besprach eben das seltsame Wachsen des Konus. An manchen Tagen nimmt er nach den regelmäßigen Messungen der Observatorien um 2, um 4, ja gelegentlich um 10 Meter zu. Unsere Frage, ob dabei die Form der Spitze unverändert bleibe, bejahte er. Somit geht dies Wachsen auch aus diesem Grunde offenbar nicht durch Aufhäufung von oben, sondern durch Emportreibung von unten vor.

Plötzlich aber schwiegen wir alle, — von neuem ertönte das dumpfe Rollen vom Berge her.

„Was ist das? Doch nicht ein Ausbruch?“

„Es scheint so,“ sagte Perney und zog seine Uhr.

„Zwölf Minuten nach sechs,“ sagte er ruhig.

Das Geräusch war nicht sehr stark und hörte auch nach wenigen Sekunden auf. Gleichzeitig aber sahen wir unmittelbar am Südwestfuß des Kegels unter einem matten, bald wieder verschwindenden feurigen Aufleuchten im Innern der weißen, flach über dem Gipfel lagernden Passatwolken eine graue Dampfwolke hervorschießen, die jene rasch durchbrach und nun über ihr majestätisch in die Lüfte wuchs, höher und höher gleichzeitig sich ausbreitend wie der Wipfel eines ungeheuren Baumes. Aber nicht in der Form der Pinie, mit flachem Schirm, wie sie seit Plinius vom Vesuv so oft beschrieben ist, sondern vorwiegend in die Höhe. Ihre Oberfläche nahm jene wulstigen Wölbungen des wallenden Dampfes an, die man so treffend als blumenkohlartig bezeichnet. Doch standen diese nicht ruhig, sondern alles war in einem mächtigen inneren Wirbeln begriffen, und gerade das, dies langsame, erhabene Wallen, dies wogende Leben aller einzelnen Teile der gigantischen weißen Wolkenmasse bei ihrem Fortwachsen gab dem Vorgang den tiefsten und gewaltigsten Anblick.

Wenn ich hier langsam sage, so bezieht sich das nur auf den Eindruck für uns in dieser Ferne. In Wirklichkeit jagte die Materie offenbar mit rasender Schnelligkeit durch den Raum. In wenigen Minuten hatte die Wolke eine Höhe erreicht, welche die Meereshöhe des Kraters etwa um das Dreifache überragte. Dann trat ein Stillstand ein; nur verminderte sich noch langsam die Schärfe der Ränder durch weitere Auflösung.

Diesen Augenblick ergriff ich, um aufs Geratewohl, denn die Sonne war ja schon untergegangen, doch noch eine Aufnahme der Erscheinung zu versuchen. Sie ist unter den Umständen zu meinem eigenen Erstaunen gut gelungen und läßt wenigstens andeutungweise die geschilderten und im Folgenden sogleich noch weiter zu erwähnenden Formen erkennen (Abb. 10). Im Osten war die Wolke zunächst senkrecht emporgestiegen, dann hatte sie sich pinienförmig ausgebreitet. Augenscheinlich nahm dort oben der Passat ab, der ihre Entwicklung weiter unten nach dieser Richtung hin gehemmt hatte. Nach Westen hin aber — und das war das Interessanteste an der ganzen Erscheinung — war der rätselhafte Vorgang eingetreten, der mit allen Peléausbrüchen verbunden ist, das Abwärtswandern der Dämpfe. Nicht in das Tal der Roxelane, wo wir abgestiegen waren, sondern in das nächstnördliche, das der Rivière Blanche, ihren beliebtesten Weg, nach welchem sich der Kraterring öffnet, stürzte gleichzeitig die graue Dampfmasse abwärts, unter ganz ebensolchen fortwährenden inneren Wirbeln und mit einer Schnelligkeit, die in der Minute ein bis zwei Kilometer zurücklegen mußte. Dann verlangsamte sich die Geschwindigkeit außerordentlich, auch hörten die Wirbel auf, die Wolke schob sich ganz sacht weiter in jener Bewegung, die ein früherer Beobachter des gleichen Vorgangs so ausgezeichnet ausdrückt. Es sei, sagte er, gewesen, wie wenn eine Katze ihre Beute beschleicht. Ganz allmählich erreichte die Wolke das Meer und kroch dann noch weit auf dessen Fläche hinaus. Zugleich hatte sie sich auch in die Höhe entwickelt, noch beträchtlich höher als der über dem Krater selbst emporgeschossene Teil. Nach einer etwa fünf Minuten nach dem Beginn der Eruption, später als die Photographie, angefertigten Skizze in meinem Tagebuch überragte sie den 1350 Meter hohen Krater mehr

als viermal. Deutlich sah man dabei an einigen Lücken in der grauen Masse, daß ihre Gestalt die eines Vorhanges von geringer Dicke war, der über dem Bett der Rivière Blanche hing.

Am nächsten Morgen, um das vorauszunehmen, war die Wolke verschwunden, aber die ganze Gegend längs der Rivière Blanche mit frischer Asche bedeckt, die eine weiße Farbe mit graugelber Tönung, etwa chinesischer Rohseide ähnlich, zeigte.

Das Sonnenlicht hatte gerade noch so lange gedauert, bis sich die Wolke vor uns ziemlich vollständig entwickelt hatte; dann trat rasch die Dunkelheit ein. Nun aber wurden auch die feurigen Phänomene des Ausbruchs deutlicher sichtbar. Zuerst wiederum nur ein mattes Leuchten über dem Krater, durch Wolken hindurch, später aber — die Wolke mußte sich allmählich gehoben und den Gipfel des Berges mitsamt dem Konus freigemacht haben — sehr interessante und scharf erkennbare Gluterscheinungen. An zwei konvergierenden glühenden Spalten am Fuß, oder, was den Anblick des Gebildes besser trifft, an der „Kehle" des Konus leuchteten rasch sich folgend hier und dort rote Massen auf, durch das Glas als glühende, klumpenartige Materie erkennbar, die augenscheinlich aus dem Innern hervorbrachen, seitwärts abgestoßen wurden und dann abwärts rollten, gefolgt von langen Schlangen kleinerer feuriger Nachschübe, ähnlich dem Feuerwerk aus brennendem Reisig, das man auf Rügen in den Runsen am Königsstuhl abwärts rieseln läßt. Diese Feuerbäche oder Sturzfälle glühender Steine flossen ebenfalls hinunter in das Tal der Rivière Blanche, wo ihr weiterer Weg dann nicht zu verfolgen war.

Aber auch an der mittleren Höhe des Konus, ja bisweilen nahe seiner obersten Zacke, erschienen zuweilen

einzelne glühende Flecke, die den Ort nicht veränderten, sondern blieben und langsam verblaßten. Mit dem größten Interesse betrachteten wir gerade diese letzteren Erscheinungen, denn sie ließen sich nicht anders erklären, als daß Teile des Außenmantels der Felsensäule losbrachen und das Innere bloßlegten und daß dieses also glühend sein mußte!

War diese Erklärung richtig, so gab sie eine schwerwiegende Bestätigung für die Anschauung von dem Wesen des Konus ab, die uns seit gestern allmählich zur Überzeugung geworden war. Da er aus einer einheitlichen Masse bestand, da er von unten heraufgeschoben wurde, da er endlich im Innern glühend zu sein schien, so konnte er schwerlich etwas anderes sein, als ein Gebilde von Lava, die langsam aus einem senkrechten Schlot in die Höhe gepreßt wird und im Moment des Austritts äußerlich soweit erkaltet, daß sie als Turm stehen bleibt.

Das Schauspiel des vulkanischen Feuerwerks dauerte, allmählich sich abschwächend, bis nach zehn Uhr. Mein trefflicher Feldstecher gestattete die Erscheinungen soweit zu verfolgen, wie man es von einem Binocle nur verlangen kann. Unbegreiflich aber war es, daß dies Hauptobservatorium der Franzosen nicht mit einem Fernrohr ersten Ranges ausgestattet war. Nur ein unbedeutendes Handglas stand zur Verfügung, mit welchem ich nicht besser sah, als durch meinen Operngucker. Warum schafft man hierher nicht von irgend einer Sternwarte eins der besten Teleskope, die zu haben sind? Die Lage des Beobachtungsortes ist herrlich, und man könnte in vollster Sicherheit sich Eruptionserscheinungen so unmittelbar nahe bringen, wie es kaum je auf der Erde wieder so gut geboten werden dürfte.

„Sind Sie nun mit mir zufrieden?“ fragte ich Sapper, als wir uns gegen elf nach diesem ereignisreichen Tage zum Schlummer niederlegten.

„In der Tat, alle Achtung vor Ihrem Reiseglück! Nun auch noch der Ausbruch. — Sie brauchen ja nur zu kommandieren.“

„Den Ausbruch opfere ich Ihnen,“ lachte ich, „der ist doch wohl eine zarte Aufmerksamkeit für Sie, den Mann mit der ministeriellen Empfehlung, gewesen.“

Der entzückendste Morgen weckte uns am nächsten Tage. Strahlend schön lag das Meer vor uns und die Pracht der grünen Waldberge und die Majestät des alten Pelé mit seinen weißbepuderten Gehängen und dem wunderlichen Finger auf seinem Gipfel. Dieser schien unverändert; Perneys genaue Winkelmessung ergab jedoch, daß seine Höhe seit gestern um 25 Meter niedriger geworden war.

Beide bedauerten wir es tief, daß wir nicht länger in dieser herrlichen Natur, in dieser wundervollen Luft verweilen konnten, es war ein geradezu idealer Platz, um hier zu arbeiten. Schon aber erwartete uns unten im Dorf der Wagen, den man uns von Fort de France entgegengeschickt hatte. Nach herzlichem Adieu schritten wir abwärts und fuhren nun auf den wundervollsten, romantisch großartigen Waldstraßen quer durch den Gebirgsstock der Pitons de Carbet nach der Hauptstadt zurück.

Im Bereich dieser vielgezackten vulkanischen Berggruppe herrscht noch der jungfräuliche Tropenurwald, in diesen feuchten, mit schönen Baumfarnen gepolsterten Talgründen ist auch noch das Reich der furchtbaren Lanzenschlange, die sonst auf der Insel durch die Einführung der Manguste,

einer kleinen dem Ichneumon verwandten Marderart, nahezu ausgerottet ist.

In Fort de France erwartete uns die überaus interessante Nachricht, daß die Soufrière von St. Vincent ebenfalls einen starken Ausbruch gehabt habe, und zwar am Sonntag, den 22. März, in den Morgenstunden. So war auch dieses Rätsel also gelöst, das war das Geräusch gewesen, welches man in Basseterre und Pointe à Pitre gehört hatte! Es ergab sich überdies daraus die sehr bemerkenswerte Tatsache, daß die Schallwirkung, die in Guadeloupe vernommen worden war, die dazwischen liegende Insel Martinique völlig übersprungen hatte.

Vor allem aber bestätigte sich wieder das merkwürdige Zusammenspiel dieser beiden nahezu 170 Kilometer voneinander entfernten Berge; ein Umstand, der unzweifelhaft auf einen unterirdischen Zusammenhang hinweist.

Und gerade dieser Umstand ist mir besonders wichtig für die Auffassung der vulkanischen Erscheinungen überhaupt. So furchtbar auch die Kräfteentfaltung, mit menschlichem Maß gemessen, bei einem Vulkanausbruch ist, ich konnte mich doch im Angesicht der Dinge selbst dem Eindruck nicht entziehen, daß im Vergleich zu den Maßen des Erdballs überhaupt sowohl die Größe eines Vulkanberges wie die Bedeutung eines Ausbruchs ganz winzige Erscheinungen sind. So unbedeutend, daß man danach allein die vulkanische Eruption für einen rein örtlichen, ihre Ursache mehr unter der Erdepidermis findenden Erscheinung halten müßte. Erst jene noch rätselhafte, aber unleugbare Wechselwirkung mit dem Nachbarvulkane berechtigt, auf tiefergehende Beziehungen zu schließen.*)

*) Der von uns beobachtete Ausbruch vom 26. März 1903 war nach Perneys Zeugnis der stärkste seit dem 31. August des Jahres 1902,

Als wir dem Gouverneur unseren Besuch machten, um unseren tiefgefühlten Dank zu sagen, fragte auch er natürlich nach unserer Ansicht über den Berg und sein künftiges Verhalten. Angesichts aller unserer Beobachtungen und Ergebnisse konnten wir leider nur sagen, daß wir ihn einstweilen noch in vollster Aktivität glaubten, und eine Wiederbesiedelung des gefährdeten Gebiets vorläufig in keiner Weise befürworten könnten.

---

der Katastrophe von Morne Rouge, gewesen. Sachlich noch eingehender habe ich über ihn gehandelt in Hettners Geogr. Zeitschrift 1903, Heft 10. Die bisherigen wissenschaftlichen Niederlegungen meines Freundes Sapper findet der Leser im „Centralblatt für Mineralogie, Geologie und Paläontologie“ 1903 S. 337—358. Kurz füge ich hier noch hinzu, was seither aus dem cône geworden ist.

Ich hatte schon in den früheren Veröffentlichungen die Überzeugung ausgesprochen, daß dies Gebilde trotz seiner Steilheit und Höhe doch wenig beständig sein dürfte und schwerlich Jahrhunderte überdauern würde; vielleicht sei dies ein Grund, weshalb wir auch bei Vulkanen geologischer Vorzeit nirgends Spuren eines ähnlichen Erzeugnisses beobachteten. Rascher als ich es ahnen konnte, hat die Folgezeit dieser Vermutung recht gegeben: — der cône ist nicht mehr!

Dr. E. O. Hovey, der junge amerikanische Gelehrte, den wir oben auf dem Mont Pelé-Gipfel trafen und der später seine Studien über den Berg fortgesetzt hat, berichtet in der amerikanischen Zeitschrift „Science“ sehr interessant, daß der Konus Ende April 1903 über tausend Fuß Höhe erreicht hatte; langsam stieg seine Spitze während des Mai noch bis zum vierzehnten weiter. Hier stürzte die oberste Masse ab und verminderte die Erhebung um einen Betrag von etwa 50 Metern, wie ja auch wir am 26. März einen Verlust von 25 Metern beobachteten. Wie seinerzeit von uns, wurde dabei ein beträchtliches Glühen des Konus bemerkbar, zahlreiche kleinere Eruptionen fanden während dieser Zeit statt, und es war bis zum Ende des Monats eine Steigerung der vulkanischen Energie zu erkennen, infolge deren der Konus, weiterwachsend, einen großen Teil seines Verlustes wieder einbrachte. Durch die Abstürze hatte die von Blöcken bedeckte domförmige Wölbung um den Fuß des Konus allmählich den Zwischen-

Die letzten Tage in Fort de France regnete es wieder; allein welch ein poetischer Klang war jetzt für uns das tiefe Rauschen der Tropfen auf den Mangobäumen der Savannah, während wir behaglich unter der Veranda des Wirtshauses die Beute der Vergangenheit in unsere Tagebücher und Berichte verstauten.

Am 30. verließen wir Martinique. Es war nach Sonnenuntergang, als uns der Dampfer wiederum am Mont Pelé vorüberführte. Ganz ähnlich wie bei dem ersten Anblick vor acht Tagen baute sich die gewaltige Masse des Berges schwer und finster über dem dunklen Wasser auf, das Haupt in Wolken verborgen. Heut aber fuhren wir mit dem Gefühle des Siegers daran vorüber; wir hatten dem Riesen den Fuß auf seinen Nacken gesetzt und ihm von seinen Geheimnissen wenigstens einen Teil entreißen können.

---

raum bis zu dem nordwestlichen Rand des Kraterringwalls, in dem er stand, ausgefüllt, so daß jetzt nach hier hin eine einheitliche Neigung vom Konus bis zum Fuß des Berges abwärts ging. Augenscheinlich infolge davon jagten die glühenden, aschenbeladenen Ausbruchsgase bei den nächstfolgenden Eruptionen nicht mehr so vorzugsweise wie sonst im Tal der Rivière Blanche abwärts, wohin sich der kerbartige Einschnitt des Kraterkessels öffnet, sondern ebenso häufig nördlicher in das Prêcheur-Tal — ein interessanter Tatbestand für die Erklärung der Natur dieser Gase.

Bis zum Juli wurde dann der Konus durch häufige Abstürze immer spitzer und schmaler, bis in den ersten Tagen dieses Monats wieder eine Masse von etwa 50 Metern Höhe abstürzte. Eine zweite Erniedrigung von gleichem Maß trat die Woche darauf ein, am 18. Juli verschwanden noch 18 Meter mehr, und die Abnahme setzte sich langsamer fort bis zum 6. August, wo wieder ein Absturz von 25 Metern beobachtet wurde.

Zu dieser Zeit hatte die Regenperiode schon wieder eingesetzt, die den Gipfel nur selten freigab. Erst Mitte August konnte Professor Giraud von Fonds Saint Denis aus ihn mehrere Tage hinter-

Am nächsten Tage nahm ich in Basseterre auf Guadeloupe von Sapper mit einem „Auf Wiedersehn zum Deutschen Geographentag zu Pfingsten in Köln“ Abschied. Er wollte noch eine Besteigung der Soufrière von Guadeloupe ausführen und dann nach Europa heimkehren.

Ich selbst war in nicht geringer Sorge um meine Weiterreise. Ursprünglich hatte ich gehofft, von Martinique nach Venezuela gehen zu können. Allein ich hätte, wenn ich nicht übermäßig viel von meiner bemessenen Zeit in Martinique verwerten wollte, über die südlichen Antilleninseln reisen müssen. Das aber verbot gegenwärtig die in Trinidad ausgebrochene Pockenepidemie, derentwegen in Venezuela gegen alle Ankömmlinge von dort die schärfste Quarantäne eingerichtet war. So war mir nichts übrig geblieben, als den Besuch dieser Gegend auf eine spätere Gelegenheit zu vertagen, und mit dem gleichen Schiff, wie Sapper, abreisend wieder nach

---

einander beobachten, und er stellte hierbei fest, daß die Wölbung, auf welcher sich der Konus erhob, sehr bedeutende Veränderungen erlitten hatte. In zehn Tagen war sie selbständig um 27 Meter gestiegen, rotbraune Wolken gingen von ihr aus inmitten der blauen und weißen Dämpfe, die der übrige Krater ununterbrochen entwickelte; in der Nacht schien die Wölbung zu glühen, feurige Blöcke wurden von ihr ausgestoßen, und sie schien, unabhängig vom Konus, immer höher zu wachsen. Bald wurde es unzweifelhaft, der „Dom“, wie dies nun in Bewegung geratene Gebilde genannt wird, stieg mit gewaltiger Schnelle empor; zwischen dem 21. und dem 31. August um nicht weniger als 104 Meter! Zeitweilig erniedrigte auch er sich (ohne daß aus den Berichten klar wird, wie das zu denken), hatte aber bis zum Oktober im ganzen um 127 Meter sich gegen früher aufgewölbt.

Höchst sonderbar müssen die Vorgänge gewesen sein, die sich hinter den verhüllenden Wolken abspielten. Als am 8. September nach längerer Bedeckung der Gipfel wieder erschien, war der inzwischen noch kleiner gewordene Felsenturm, der alte cône, der zur

St. Thomas zurückzukehren. Wie ich aber von dort weiter kommen sollte, war mir einstweilen noch völlig dunkel. Nach Venezuela, das wußte ich, ging von dort für längere Zeit kein Schiff, und eine überaus günstige Gelegenheit, unmittelbar nach meinem dritten Hauptziel Panama zu gelangen, mußte ich — der Fall war um so ärgerlicher deshalb — gerade um einen einzigen Anschlußtag verfehlen. Am 31. März nämlich sollte die Hamburger „Castilia" von St. Thomas in höchst interessanter Fahrt über Jamaika und einige Häfen von Kolumbia unmittelbar nach Colon am Panama-

---

Zeit unserer Anwesenheit den erstaunlichsten Zug im Gesamtanblick des Mont Pelé gebildet hatte, völlig verschwunden; der neue „dome", die ehemalige, jetzt aufgeschwellte Basis desselben, gipfelte jetzt in einer frischen, anderswo gelegenen scharfen, aber noch kleinen Zacke. Zehn Tage später zerstörte eine neue Eruption auch diese, so daß jetzt der rätselhafte Dom die höchste Erhebung des Pelé vorstellt.

Während dieser Veränderungen war die eruptive Tätigkeit des Kraters, insbesondere in den beiden Monaten August und September, so besorgniserregend stark geworden, daß man eine Wiederkehr der großen Ausbrüche von 1902 befürchtete und an die Bevölkerung in der Nähe des Berges amtliche Warnungen ergingen. Allein die Periode ging vorüber, ohne daß die Sorgen sich rechtfertigten. Anfang November war der hinter Wolken verborgene Berg wieder ruhig geworden.

Was seither aus dem „Dom" geworden, ob der „cône" seine Auferstehung gefeiert hat oder endlich verschwunden ist, darüber verlautet bisher in der hier zugänglichen Literatur nichts; doch scheint, aus dem Schweigen auch der französischen geographischen Zeitschriften zu schließen, seither eine Zeit der Ruhe, ohne auffallende Vorgänge, geherrscht zu haben.

Für mich ist es jedenfalls jetzt eine doppelte Genugtuung, daß glückliche Umstände uns gestatteten, das merkwürdige Gebilde gerade in der Periode seiner gewaltigsten Entfaltung zu beobachten und auf der photographischen Platte festzuhalten.

kanal gehen, leider traf mein französischer Dampfer aber fahrplanmäßig erst am Abend des 1. April in St. Thomas ein.

Am Spätnachmittag dieses letzteren Tages entrollte sich wieder vor mir das hübsche Rund des Hafens von Charlotte-Amalie mit dem zierlich-bunten dreiteiligen Städtchen im Hintergrunde. Unter den nach Ankerfall das Schiff erstürmenden Niggern befand sich auch der Hausdiener meines alten Hotels und bemächtigte sich sogleich mit freundlich grinsendem: Good afternoon, doctor! meines Gepäcks. Auf meine erste Frage, was für Schiffe in der nächsten Zeit aus St. Thomas abgingen, überreichte er mir die Tagesnummer eines kleinen, auf der Insel erscheinenden Blättchens. Unter ihren Schiffsnachrichten stand die folgende Notiz:

„Castilia" von Hamburg, bestimmt nach Colon, ist seit gestern überfällig, wird aber für morgen früh, den 2. April, erwartet."

Auf der Kariben-See.

„Heiß, heiß der Sonnenbrand drückt vom Zenith herunter.“ Die Meeresfläche ist vom Passat in langen, geraden Furchen aufgepflügt wie ein riesiges Ackerfeld, und ihre Wellenreihen funkeln und gleißen im Licht des wolkenlosen Firmaments ähnlich dem Schmelzfluß eines Hochofens. Fast senkrecht aber steigt trotzdem der Rauch unseres Schornsteins in die Luft, und eine lastende Glut hält das Schiff wie mit feurigen Krallen gepackt, denn wir fahren nach Westen, der Wind wandert mit uns, gleich schnell wie wir.

Todeinsam ist doch diese See der Tropen, viel einsamer, als ich das Meer des höchsten Nordens kenne. Dort, auf den Wassern um Spitzbergen, auf denen ich vor Jahren viele Wochen gekreuzt, war jeder Tag voll Leben und Bewegung. Da stiegen fern und nah über den eisengrauen Wellen die Dampffontänen der Walfische empor, und ihre riesigen schwarzen Leiber hoben sich zu Kampf und Spiel aus den Fluten, umschwärmt von Scharen weitflügeliger Möwen; da strich der braune Mallemuck, der schöne Sturmvogel des Nordmeers, elegant lässigen Flügelschlags über die Meeresfläche dahin, mit ihren Wogen sich senkend und hebend; auf den Eisfeldern, die in phantastisch zerfressenen

Formen aus geheimnisvollen Regionen heranschwammen, lagen augenblinzelnde Robben, und kamen wir in die Nähe der Vogelberge, so umflatterten uns schreiend ungezählte Tausende von Enten, Lummen, Tauchern und Seeschwalben wie ungeheure Schwärme von Mücken. Hier dagegen ist außer den kleinen vor unserm Bug aufschnellenden Flugfischchen und zeitweilig, doch selten, einem uns eine Weile begleitenden Zuge von Tümmlern keinerlei Leben wahrzunehmen. Und so bekommt diese heiße zitternde Glut, wenn Himmel und Meer in starrem, ehernem Rund geschlossen sind, zuletzt etwas Unheimliches; der Geist des „Mittagsgespenstes" spukt darin, und man schaut gelegentlich hinauf nach der Mastspitze im flimmernden Äther, um sich zu vergewissern, ob dort oben nicht etwas Seltsames, Unerhörtes festgeklammert hockt und mit tückischen Augen herunterschaut.

Weich und wundervoll freilich sind dafür die sammetenen Nächte, wenn das Schiff still rauschend durch das tiefe Blau des Himmels und der Erde dahinzieht; ein leiser Lichtschimmer auf der Flut bezeichnet seinen Weg, auch wenn nicht ausgesprochenes Meerleuchten ist, als wüschen die Wellen unablässig Gold vom Bug, und droben gehen die ewigen Sterne, — die Sterne des südlichen Himmels. Nacht für Nacht strahlt hier der Sirius, der herrlichste Stern des Firmaments, der bei uns ja nur zu Gast erscheint. Nicht weit von ihm wandelt die goldene Phalanx des Orion daher, rechts und links in gleichem Abstand wie von Ehrenkavalieren begleitet von dem blaublitzenden Rigel und der rötlichen Beteigeuze. Darüber flammen der Procyon, der ein König in seiner Umgebung wäre, wenn nicht zu ihr der Sirius gehörte; dann die Zwillinge und weiterhin die strahlende Capella. Fern und niedrig nur noch über den Wassern im Norden glimmt matt der nördliche Polarstern.

Ihm gegenüber ist dafür ein Stern emporgestiegen, den wir in unseren Breiten niemals sehen und der doch von einer faszinierenden Schönheit ist: der Kanopus. Gewiß ist der Sirius größer, königlicher; er aber hat wie kein zweiter etwas sprühend Rassiges, er blitzt und funkelt wie eine elegante, scharfgeschliffene Waffe. Der Kanopus ist ja auch ein Stern von Karriere, wird er doch in Jahrtausenden im Wandel der Himmelsachse der Polarstern des Südens sein und dann diesen heute sternlosen Ort ganz anders repräsentieren, als gegenwärtig der matte Stern im kleinen Bären den Axpunkt der Nordhemisphäre bezeichnet.

Heut noch näher dem südlichen Himmelszelt als der Kanopus erglänzt das prachtvolle Alpha Centauri und sein Bruderstern. Und unfern von allen diesen richtet sich endlich auch des Südens berühmtestes Sternbild empor, das südliche Kreuz. Es ist oft ausgesprochen, daß es an sich gar nicht so schön ist und in seiner Gestalt einem Kreuz nur schwach ähnelt; eher gleicht es einem schiefgeratenen Papierdrachen. Allein die Poesie seines Namens hat es doch geheiligt; insbesondere uns Deutschen, denen bei seinem Anblick das grandiose Schlußfinale von Chamissos Salas y Gomez wiederklingt.

Es hat auch das etwas Eigenartiges, diese Sternbilder aus den dunklen Wellen aufsteigen zu sehen, die so unmittelbar über den geheimnisvollen Eisregionen der Antarktis flimmern.

Am dritten Tage hinter St. Thomas zog die Südküste Haitis an unserm Horizont vorüber. Düster, gewaltig war der Anblick der blaudunklen Waldberge dieser Insel, die von schweren Wolkenmassen umbraut waren. Sie sind nicht mehr jungvulkanische Aufschüttungen, wie die Gipfel der kleinen Antillen, sondern ältere Kettengebirge, von

wilder und stolzer Architektur. Spuren irgend welchen Lebens waren nicht zu sehen; nur unweit des südlichsten Vorsprungs lag ein wellenumschäumtes Wrack im Meer, und am Ufer wirbelte, weiß gegen den dunklen Hintergrund abgezeichnet, eine hohe Rauchwolke empor. Ob das eine Waldrodung oder das Niederbrennen einer Ortschaft bedeutete, war nicht erkennbar, doch unmöglich war das letztere nicht, denn schon wieder einmal tobte ja auf dieser Insel, in der freien Negerrepublik Haiti — demjenigen Gebiet, wo die schwarze Rasse ihre Unfähigkeit, sich unter europäischen Zivilisationsformen selbst zu regieren, am unwiderleglichsten beweist — eine Revolution.

Meine Nachbarkabine war von St. Thomas bis nach Jamaika von zwei schwarzen „Generalen" aus Haiti besetzt, die, von dort vertrieben, sich nach jener englischen Kolonie flüchten wollten. Sie aßen allein in ihrer Zelle und hielten sich sehr bescheiden zurück; wohl, weil ihr Gewissen auf einem deutschen Schiff nicht allzu behaglich gestimmt sein mochte. Sie sollten an jener neuerlich geschehenen Vergewaltigung der „Marcomannia" beteiligt gewesen sein, die unverzüglich dann dem haitianischen Rebellenkriegsschiff „Crête à Pierrot" das Dasein kostete. Einer von ihnen führte einen kleinen Negerknaben mit sich, dessen bürgerliche Stellung der eines Sklaven wie ein Ei dem andern glich. Er hatte den Tag über alle Handreichungen für die hohe Generalität zu tun und des Nachts mußte das kleine etwa siebenjährige Bürschlein dann, auf einem Feldstühlchen hockend, draußen vor der Kabinentür, in dem von der nahen Maschine überhitzten Gang, schlafen.

Wundervoll ist der Anblick Jamaikas, dieser seit 1655 den Engländern gehörigen drittgrößten Insel der „Großen

Antillen". Ihre scharfgeschnittenen Bergketten sind ebenso malerisch wie großzügig entworfen, und ihre Hauptstadt Kingston liegt in einer von prachtvollen Bergmauern halbkreisförmig umschränkten Küstenebene wie die Perle in einer Muschelschale.

Eine langhinziehende, mit Kokospalmen bestandene Landzunge muß man in schwieriger Anfahrt umsegeln, um von Südwesten her den Eintritt in die sehr geräumige und trefflich geschützte Hafenbucht dieser Stadt zu gewinnen. Die steilen, hochragenden Festlandsufer, welche die Zufahrt bewachen, sind mit gewaltigen, von Riesenkanonen armierten Forts besetzt, denn Kingston ist der wichtigste Stützpunkt Englands in dieser vielumstrittenen Welt; ein Stützpunkt, dessen Bedeutung — aber auch seine Gefährdung — mit dem Ausbau des großen, interozeanischen Kanals durch den Isthmus von Mittelamerika noch wesentlich zunehmen wird. Gegenüber, auf dem flachen Ende der Landzunge, liegen die großartigen Arsenale, Kasernen und Schiffswerkstätten von Port Royal. Ursprünglich war dies der Hauptort der Insel, und Port Royal war berühmt als die glänzendste Stadt der Antillen. Aber auch sie wurde eines Tages das Opfer einer der wilden Naturkatastrophen Westindiens, vor denen hier keine Stätte sicher zu sein scheint; und zwar eines Vorganges, der kaum minder grausig erscheint als die Vernichtung von St. Pierre. Bei einem Erdbeben im Jahre 1692 erhob sich plötzlich das Meer aus seinen Ufern und wischte, mit breiter Flut schwerfällig darüber hinschwappend, die ganze Stadt einfach von ihrem Orte weg. Seitdem ist Port Royal nur als Garnisons- und Marinestation wiedererstanden, die Hauptansiedlung der Bucht wurde das in gesicherterem Hintergrund gelegene Kingston.

Kingstons Gesamtanblick ist wieder ganz anders als die bisher geschilderten Städteansichten. Platt und flach aber weitgedehnt liegt seine grauweiße Masse gleichmäßig niedriger Häuser in der Küstenebene, von weitem anzusehen wie eine in das Grün der Umgebung hineingebettete Scholle von Asphalt. Das Innere ist unschön. Gerade, rechtwinklig sich schneidende Straßen sind von architektonisch nichtssagenden Häusern mit häßlichen kolonnadenartigen Vorbauten aus Holz eingefaßt. Die Negerbevölkerung, die Kingstons Einwohnerschaft vorzugsweise bildet, kann auch der Engländer nicht zur Sauberkeit und Wohlgefälligkeit erziehen. Der Prozentsatz der weißen Bevölkerung Jamaikas, wohin während der Zeiten der Sklaverei ungezählte Menge von schwarzem Elfenbein hingeschleppt worden sind, ist ganz besonders gering, und Jamaika liefert deshalb heute in Mittelamerika in großem Umfange die Menge schwarzer Arbeitskräfte, die für gewisse, andere Arbeiter zu rasch aufreibende Tropenunternehmungen, wie beispielsweise die Kanalbauten am Isthmus von Panama, unerläßlich sind.

Auch in Jamaika haben die Abschaffung der Sklaverei sowie der Niedergang der Zuckerpreise einen furchtbaren wirtschaftlichen Sturz erzeugt. Die großartige Zuckerproduktion der Insel ist fast vollständig ruiniert. Aber auch hier hat sich die Zähigkeit des Engländers bewährt. Ähnlich, wie er sich auf Ceylon nach Vernichtung der Kaffeekultur mit sieghafter Energie auf das Erzeugnis eines anderen Kolonialproduktes, des Tees, geworfen hat, so ist es ihm auch hier, wenngleich nach langem vergeblichen Mühen, gelungen, eine neue Quelle des Wohlstandes durch den Massenanbau frischer Tropenfrüchte zu erschließen, die in erstaunlichen Mengen ausgeführt werden, hauptsächlich nach den Vereinigten Staaten.

Jamaika hat unmittelbare Dampferverbindung mit dem Mutterlande, und seine von prachtvollen Wäldern und rauschenden Wasserfällen erfüllten Berglandschaften werden in wachsendem Maße von englischen Winterfrischlern aufgesucht. So kam es, daß ich in dem sehr schön gelegenen Constant-Spring-Hotel oberhalb von Kingston ein paar Tage lang wieder einmal wirklichen, europäischen Komfort erblickte: Saubere Gastzimmer, elegante Parlour- und Drawing-Rooms mit Steinway-Flügel und geschmackvollen Kohledrucken nach Greuze, Lebrun, Corot, Constable, Tadema, Petiot und anderen. Ping-pong-Tische, Golf- und Tennisplätze, Gelegenheit zum Reiten, Tontaubenschießen usw. waren vorhanden, und sogar — das war das Herrlichste in dieser staubigen Welt — ein mächtiges Schwimmbassin mit frischkühlem Wasser enthielt das große Bade- und Douchehaus des Hotels. Abends spielte im Eßsaal eine treffliche Kapelle, und blondgelockte Ladies in elegantem Décolleté nahmen mit Herren in Frack oder Smoking unter den Klängen des Lohengrin und der Fledermaus — es kam auf die Mischung nicht an — ihr von blütenweiß gekleideten, wenn auch schwarzhäutigen Kellnern serviertes Diner ein. Das Ganze rauschte an mir vorüber wie eine flüchtige Märchenerscheinung, zum Glück eben rasch genug, um mir noch ungetrübt das Gefühl zu hinterlassen, daß alles dies doch eigentlich sehr gute Dinge seien.

Heißer, immer heißer brannte die Glut der Sonne hernieder, die mir am Himmel und der ich auf der Erde immer näher entgegenwanderte. Auch Jamaika lag jetzt hinter mir, von links her wehte der Passat und ließ die „Castilia" in den langen Wellenmulden schaukeln, denn wir fuhren nun geradeaus südwärts, dem Festlande zu.

Ich weiß nicht, ob es anderen Reisenden auch so ergeht; für mich jedenfalls ist, so unzählbar oft ich das nun auch schon erlebt habe, das erste Auftauchen der Küste eines neuen Erdraums immer wieder ein Ereignis von intensivstem Interesse. Es entspringt wohl angeborener Geographennatur und künstlicher Anzucht zugleich, daß ich dabei innerlich meist viel lebhafter gespannt bin, als wenn ich z. B. einen Menschen persönlich kennen lernen soll, von dem ich vorher lange gehört.

Ganz besonders war ich es jetzt auf den ersten Eindruck von Südamerika. Gerade dieser Erdteil hatte ja schon die Phantasie des Knaben lebhaft beschäftigt. An seinen Ufern lag, unweit der Orinoko-Mündung, die Insel des Defoëschen Robinson, des einzigen, den ich als Junge, mit stolzer Verachtung der Nachahmungen dieses Buches, gelten ließ; seine tropischen Riesenströme: den Amazonas, den Orinoko, den Magdalena, suchte die eigene jugendliche Dichtung mit Vorliebe auf, wenn sie sich in Bildern höchster Üppigkeit ergehen wollte. Hierher führten aber auch später den reiferen Sinn Alexander von Humboldts klassische „Ansichten der Natur" mit dem königlichen Faltenwurf ihrer Sprache, mit der dichterischen Kraft ihrer Anschauungen und erweckten den leidenschaftlichen Wunsch, nicht nur einst so reisen, sondern auch so sehen und so davon erzählen zu können. Seither hatte es sich aber merkwürdig so gefügt, daß ich doch alle anderen Kontinente der Erde früher betreten sollte, als gerade den von Südamerika; er war mir als letzter übrig geblieben. Auch diesmal zwar, das wußte ich wohl, kam ich nur dazu, ihn flüchtig zu berühren, allein er sollte doch immerhin nun binnen kurzem ein festes Wirklichkeitsantlitz für mich bekommen.

Aber auch deshalb verlangte mich gegenwärtig nach

dem Anblick dieser Küsten, weil ich des unerwartet Halben und Gedämpften in der Tropennatur der westindischen Inseln müde war und mich danach sehnte, wirklich einmal wieder ihre vollste und reichste Entfaltung zu sehen. — Und endlich, ich will es nicht leugnen, war ich auch diese Neger Westindiens gründlich satt; ich verlangte nach der Berührung mit einer anderen Rasse.

Wir sollten etwa um acht Uhr morgens auf der Höhe des Hafens Puerto Colombia eintreffen. Schon mit Sonnenaufgang war ich auf Deck, um den ersten Anblick der Sierra Nevada von Santa Marta nicht zu verfehlen. Wenn es sehr klar war, sollten wir das mehr als 5000 Meter hohe, den Mont Blanc noch gegen 500 Meter überragende Haupt dieser merkwürdigen, wie ein gigantisches Monument am Nordende des Kontinents aufgerichteten und mit dem Silberglanz ewigen Schnees geschmückten Berggruppe im Osten sehen können. Leider war der Himmel, wennschon hell und wolkenlos, doch gerade ungewöhnlich unsichtig; wir sahen weder dies ferne Gebirge, noch überhaupt etwas vom Lande. Die Uhr wurde neun, wurde zehn — längst hätte dem Besteck nach das Ufer bei dem genannten Hafen erscheinen müssen. Es ist kein Scherz, in diesen Gewässern eine unsichtbare Küste anzusegeln, deren Seekarten nur selten nachgeprüft werden, während die Schlamm-Massen des Magdalena, von den wechselnden Meeresströmungen hierhin und dorthin geführt, den Untergrund fortwährend verändern und in kurzer Zeit gefährliche Bänke schaffen, wo auf der Karte noch gutes Fahrwasser verzeichnet ist. Unserem Kapitän selbst war es vor einer Reihe von Jahren begegnet, daß er als erster Offizier auf der „Marcomannia“, mit diesem Schiff bei ähnlichem Wetter auf die Barre geriet, die vor den Mündungen

des Riesenstroms liegt. Das Schiff kam fest und blieb hängen. An seinem Rumpf setzten sich rasch so ungeheure Massen des Magdalena-Schlammes ab, daß sich eine trokkene Insel von 200 Fuß Breite an seiner Luvseite bildete und erst nach nicht weniger als sechs Monaten, voll von Abenteuern und Entbehrungen in dieser weltentlegenen, von Kaimans und Moskitos wimmelnden, Malaria brütenden Deltagegend, bei günstigem Wasserstand die Abschleppung gelang.

Noch war rings nur Himmel und Meer sichtbar, als jetzt am Horizont auf der Meeresfläche ein scharfabgegrenzter, beiderseits unabsehbar sich ausdehnender lichtgrüner Streifen erschien. Rasch kamen wir ihm näher; bald war das Meeresrund vor uns in zwei verschiedene Farbenhälften geteilt: blau die eine, auf der wir fuhren, und hellgrün die andere in der Ferne. Der Kapitän war zuerst geneigt, den grünen Schein, der immer näher heranschwamm, für das Durchschimmern einer unterseeischen Bank zu halten, doch war dazu der Rand viel zu scharf geschnitten. Vorsichtig, mit halber Kraft und unter fortwährendem Loten fuhren wir näher. Jetzt waren wir heran, — jetzt schnitt unser Bug in das grüne Wasser hinein. Ganz ohne Übergang lagen die beiden Farbenflächen nebeneinander, nur daß die rechts und links bis zum Gesichtskreis hinausziehende Grenze im kleinen nicht geradlinig verlief, sondern in einzelnen Wirbeln und Quirlungen sich auszahnte. Gar kein Zweifel, daß diese grüne See nichts anderes als der Magdalena war, dessen schlammtrübe Flut sich ohne Vermischung mit dem Meerwasser weit in den Ozean hinauswälzt und zu erstaunlicher Fläche ausbreitet. Denn bald umgab uns nur noch, soweit wir sehen konnten, dies hellgrüne, undurchsichtige Schlammwasser. Erst gegen elf Uhr

wurden einige ganz schattenhafte Bergkonturen in der Ferne sichtbar, so unklar jedoch, daß es nicht möglich war, mit Sicherheit zu erkennen, wo wir uns befanden. Wir kreuzten deshalb, langsam fahrend, nach verschiedenen Himmelsrichtungen, um eine Landmarke zum Ansegeln zu finden, noch mehrere Male überschritten wir hin und zurück die quirlende Grenze zwischen dem grünen und dem blauen Wasser, ehe der Kapitän volle Klarheit über seinen Ort gewonnen hatte. Es ergab sich, daß wir in etwa zwölf Stunden nicht weniger als rund 30 Meilen nach Westen stromversetzt worden waren, und wir hatten fünf Uhr nachmittags, statt acht Uhr morgens, als wir endlich am Pier von Puerto Colombia festlagen.

Diese Umständlichkeiten bei Tageslicht und normalem Wetter ohne Sturm, Nebel oder dergleichen werden die Schwierigkeit der Schiffahrt in diesen Gewässern besser beleuchten, als das Erlebnis irgend eines ungewöhnlichen Abenteuers.

Puerto Colombia ist gegenwärtig der erste Hafenplatz, der das Deutsche Reich fast dreimal an Flächengröße überragenden Republik Kolumbien, da er den Seeverkehr mit Barranquilla, der Mündungsstadt des Magdalenenstroms, vermittelt. Einen unmittelbaren Zugang vom Meer her hat Barranquilla nicht, weil die schon erwähnte flache und veränderliche Barre vor dem Austritt des gewaltigen Flusses eine dauernde Schiffahrt vollkommen ausschließt. Die Waren werden daher mittels einer schmalspurigen Eisenbahn von Puerto Colombia herübergeführt und in Barranquilla auf die großen, flachen Flußdampfer verladen, die von hier den Verkehr auf dem Strom und seinen Nebenflüssen bis tief ins Innere des Landes hinein unterhalten.

Puerto Colombias Hafenbucht bietet einigen Schutz gegen östliche und nordöstliche Winde durch eine lange, flache durch Anschwemmungen verbundene Inselreihe, die sich unmittelbar westlich an die Magdalena-Mündung anschließt; sie ist aber gegen Norden und Westen ganz frei und selbst so breit, daß auch die teilweise Deckung bei schwerem Wetter recht ungenügend ist. Ein vorsichtiger Kapitän läßt deshalb die Kessel während seines Aufenthaltes hier nicht ausgehen. Seit einigen Jahren besitzt der Ort auch eine bedeutende Pieranlage, die Unternehmung einer englischen Aktiengesellschaft. Über einen Kilometer weit erstreckt sich das Holz- und Eisengerüst in die See hinaus in Form einer schmalen eingleisigen Eisenbahnbrücke, die am Ende in einer breiten Plattform endet. An einer Seite dieser Plattform legte die „Castilia“ an, so weit noch vom Lande, daß nur durch das Glas Einzelheiten des Ufers sichtbar wurden.

Das also war nun der erste Anblick von Südamerika! Ich stand schweigend und staunend am Bordrand; selten hatte ich eine größere Enttäuschung erlebt!

Öde war die Signatur des ganzen Gemäldes. Mittelhohe, oben abgeflachte Bergzüge ohne bemerkenswerten Charakter umschränkten das Ufer, deren mißfarben gelbliches Erdreich nur lose von einem ärmlichen Waldwuchs überzogen war. Äußerste Dürre herrschte offenbar am Strande, die Bäume starrten meist völlig nackt, wie verbrannt, empor, so daß ein kalter Silberschimmer statt des erwarteten üppigen Grüns über den Gehängen lag. Ein dorfartiger Haufe niedriger schmutzfarbener Hütten deutete auf dem fernen Uferrande an der Wurzel des Piers die Ansiedlung von Puerto Colombia an. Etwas abseits vom Pier lag ein kleines einsames Schiff auf freiem Wasser vor Anker, düster

und traurig aussehend. Eine schwarze Trauerflagge hing von seinem Heck. Sonst war kein Fahrzeug in der Bucht zu gewahren. Auf der Plattform des Piers lungerten zwischen einigen Frachteisenbahnwagen ein paar barfüßige junge Bengel mit gelblicher Hautfarbe, jeder eine Buddel Bier im Arm, herum, durch rote Aufschläge an den Kragen und Ärmeln ihrer nachlässigen Jacken als Vertreter der regulären kolumbianischen Armee kenntlich und mit einem Seitengewehr und einer Flinte über der Schulter ziemlich gefahrdrohend bewaffnet, denn sie sahen nicht so aus, als ob sie mit diesen Dingen richtig umzugehen verständen. Anderes Leben war weit und breit nicht sichtbar; nur unablässig strichen bis zum Sonnenuntergang Züge von dunklen Pelikanen langsam vom rechtem Ufer zum linken dicht über dem graugelben Wasser dahin, mit schwerem, faulem Flügelschlag, als sollten sie jeden Augenblick einschlafen und herunterfallen; ein wunderlicher Anblick, dies spukhaft lautlose Vorüberstreichen der grauen Gestalten in dem sonst leblosen weiten Rund.

An den Mündungen des Magdalena.

Am Abend dieses Tages saß der alte Kapitän Symmons mit an unserem Tisch in der Messe der „Calabria“. Er war seit Erbauung des Piers der von der Gesellschaft mit seiner Verwaltung beauftragte Kommandant, eine englische Seeratte, die ehedem auf allen Meeren gefahren, ein ganz kleiner Mann von hagerstem Körperbau und mit einem ungeheuren grauen Wotansbart unter der scharfgeschnittenen Adlernase; sein Alter war unbestimmbar, es konnte sechzig oder siebzig oder vielleicht noch mehr betragen, jedenfalls aber hatten die Jahre über seinen sehnigen zusammengetrockneten Körper keine Gewalt. Bekannt und gefürchtet war die Energie, mit der er auf seinem Pier Ordnung wahrte, die kolumbianischen Arbeiter in Zucht hielt, den Schiffen ihren Platz zum An- und Aufladen anwies, für das Verstauen der Waren in die Eisenbahn sorgte u. s. w. Er strotzte von echt englischem Humor, der sich in unablässigen witzigen und sarkastischen Bemerkungen erging. Größtenteils richteten sich die letzteren gegen die Lächerlichkeiten des Operettenstaates, dem dieser Pier als Eintrittstor diente. Seit ich weiß nicht wieviel Jahren lebte er in einem Holzhäuschen auf dem Pier, den er selbst als englischen, nicht als

kolumbianischen Boden betrachtete, und sah von hier, wie ein unbeteiligter Zuschauer von einem vor der Bühne gelegenen Sperrsitz aus, die endlosen Donquijoterien dieser aufgeblasenen und parteiwütigen Republikaner mit an und konnte sich nicht genug tun in ironischer Glossierung der Zustände. Seine Verachtung gegen Kolumbien ging soweit, daß er seit drei Jahren nicht die kurze Eisenbahnstrecke nach der Stadt Barranquilla zurückgelegt, ja daß er seit vollen neunzehn Monaten es verschmäht hatte, sogar überhaupt nur das Festland zu betreten; er hauste hier zwischen Himmel und Wasser, ein wunderlicher Philosoph und prächtiger Mensch.

Befremdlich war dieser grimmige Humor des alten Seebären allerdings nicht, denn so kurz mein eigener Aufenthalt in den Häfen Kolumbiens auch gewesen ist und so sehr es sonst meiner Art durchaus fern liegt, um komischer Wirkungen willen die Bemühung um Gerechtigkeit in der Auffassung eines fremden Landes und Volkes zu vergessen, so bin ich doch in eine ganz ähnliche Stimmung hineingekommen und kann bei der Wiedergabe meiner Eindrücke nur bekennen: difficile est satiram non scribere.

Schon der Anblick der einen Hälfte der kolumbianischen Kriegsflotte forderte dazu heraus. Die Hälfte bestand nämlich aus nichts anderem, als aus dem vorher erwähnten Schiffchen mit der Trauerflagge, das später sich uns gegenüber am Pier festlegte. Hierbei erwies sich, daß diese schwarze Couleur nur Schmutz war, der die ursprünglichen Farben Kolumbias, gelb-blau-rot, überdeckte. In besseren Jugendtagen war dies Fahrzeug die Lustjacht des berühmten Newyorker Millionärs und Besitzers des „New-York-Herald" Gordon Bennett gewesen und damals zweifellos ein kleines Wunder von Eleganz. Der schlanke Bau und die schönen

Maßverhältnisse seines Rumpfes sprachen noch jetzt davon; sonst aber waren, ähnlich wie bei der Flagge, auch am Rumpf und in der inneren Einrichtung alle ehemaligen Farben verblichen und mit Schmutz überkrustet, die Glas-salons in der Schiffsmitte halb verfallen, ihre Scheiben erblindet oder zertrümmert; das Ganze starrte von Rost, Schmutz und bubenhafter Verwahrlosung.

Das Schiff war bestimmt, in den nächsten Tagen in See zu stechen. Über das Ziel wurde amtlich ein Geheimnis bewahrt, unter der Hand aber erfuhr man, daß es einen Truppentransport nach dem Hafenplatze von Rio Hacha unweit der venezolanischen Grenze bringen sollte; es handelte sich um eine freundnachbarliche Gefälligkeit seitens der kolumbianischen Regierung, denn sie sollten, so hieß es, die Rebellion in Venezuela gegen Castro unterstützen.

Wir sahen am Abend mit dem Zuge von Barranquilla diesen Truppentransport ankommen. Eine Schar blutjunger braunhäutiger Bursche, Halb- oder Dreiviertel-Indianer, mit großen Schlapphüten und ohne Stiefel, aber mit Weibern, die auf dem Rücken das Lagergerät, den Mundvorrat, die Kinder und wer weiß was sonst noch trugen. Die Unseligen, vom Innern herabgeschleppt, sahen meist zum erstenmal das Meer und hatten zweifellos keine Ahnung, wozu sie ins Feld zogen. Sie wurden auf das schmutzige Schiff geführt, wo sie, Männer und Weiber im bunten Durcheinander, auf dem Verdeck sich einen Schlummerplatz ersahen. Einige der Leute versuchten in der Nacht zu entfliehen, indem sie vom Schiffsrand hinabglitten und unterhalb der Brücken-Plattform zwischen dem Gebälk hindurch zur „Castilia" hinüberkrochen, um dort heimlich an Bord zu steigen, in der Hoffnung, als blinde Passagiere mit auf die hohe See zu gelangen. Die Wache wies sie

natürlich zurück, machte aber keinen weiteren Lärm davon, denn wir alle hatten Mitleid mit den armen Kerlen, die unzweifelhaft einem schlimmen Lose entgegengingen. Schrecklich sind ja die Erzählungen, die man allenthalben über die Leiden der armen, unwissenden, ungenügend gekleideten und verpflegten Soldaten Kolumbias hört. Meist mit Gewalt zum Kriegsdienst gepreßt, wissen sie kaum, um was die Parteiwirren sich drehen, für die sie in furchtbar erbitterten Kämpfen, bei denen selbst die Weiber und Kinder mit eingreifen, einander umbringen müssen; entsetzenerregende Stockprügel und andere Strafen von grausamer Härte halten sie in Furcht, und Hunger und furchtbare Krankheiten lassen auch den Überlebenden in der Regel nach dem Feldzuge gebrochen zurück. Und all das, damit die Leiter der Parteien noch mehr Geld aus dem Staatssäckel ziehen dürfen, und damit die schauspielerische Eitelkeit der „Generale" sich noch mehr an pomphaften Titeln und geschwollenen Posen Genüge tun kann.

Die zweite Hälfte der kolumbianischen Flotte sah ich dann einige Tage später im Hafen von Cartagena. Auch diese bestand aus einem Schiffe von romantischer Vergangenheit; es war nämlich für den Sultan von Marokko gebaut worden. Am Bug prangte noch das Hexagramm, der sechseckige Stern, das Wappenzeichen Marokkos; die Gänge und Kabinen unter dem Hinterdeck waren mit vornehmen Holzschnitzereien im mohammedanischen Stil versehen, der Hauptsalon orientalisch prächtig mit bunten Arabesken ausgemalt, seidendamastene Polster, kostbare Einlegearbeit in arabischem Geschmack schmückten die Diwans, Türen und Wände; in der reichen Verwendung des kostbaren Messing bei allerlei Beschlägen und sonstigen kleinen Schiffsteilen prägte sich die breitspurige Opulenz des ursprünglichen Auf-

traggebers aus! Es war vollkommen neu in die Hände der Kolumbianer übergegangen, aber bereits auf dem besten Wege, ganz so wie das andere zu verdrecken und verkommen.

Als ich den Bord dieses Haupt- und Flaggschiffs der kolumbischen Marine erstieg, stand der Kapitän hemdärmelig und breitbeinig, die nackten Füße in Pantoffeln, die Hände in den Hosentaschen, oben an der Brücke und sagte in behaglichem Tonfall der deutschen Wasserkante: „Morgen!" —

In der Tat war er ein Deutscher aus Schleswig oder Holstein, dessen Name Christensen ebenso landschaftlich echt anmutete, wie seine breite Gestalt und sein weiß-blondes Haar. Er war noch ein junger Mann und weiß Gott auf welch abenteuerliche Weise zu dieser imposanten Stellung des ersten seemännischen Befehlshabers der kolumbischen Marine gelangt; aber auf Rosen war er damit nicht gebettet. War das Schiff in See, dann mußte er Kapitän, Navigationsoffizier und Steuermann in einer Person sein, denn niemand befand sich sonst an Bord, auf den er sich nur im geringsten verlassen konnte. Lag es im Hafen, dann war auch hier er der einzige, der sich um das Instandhalten und Putzen des Schiffes kümmerte, meist dadurch, daß er schließlich selbst Hand mit anlegte. Sein seemännisches Gewissen hatte es so wenigstens fertiggebracht, daß die kostbaren Kanonen, mit denen das Schiff ausgerüstet war: vorn ein zwölf-, hinten ein zehn Zentimeter Hinterlader, dazu eine Reihe modernster Schnellfeuerkanonen, sauber geölt und geputzt gehalten waren. Allein auch an ihnen bereits begann der Verfall; an der einen fehlte ein Verschlußstück, an der anderen eine Feder u. s. w., Teile, die durch die Liederlichkeit irgend eines Bengels vom Schiff fortgekommen waren und

an deren Ersatz niemand in der oberen Marineverwaltung auch nur dachte. Wozu auch? Geschossen wurde ja doch mit den Dingern nicht; das war zu teuer. Von Zeit zu Zeit aber kam ein Admiral, dessen Person häufig wechselte, während seine gänzliche Unwissenheit in seemännischen Angelegenheiten sich immer gleichblieb, bezog die vergoldete Luxuskabine des Sultans mit dem breiten Diwan und fuhr mit dem Stern von Marokko spazieren, um die Diäten für seine Dienstreise einzustreichen. Ein anderer Sinn dieser militärischen Übung war jedenfalls nicht zu entdecken. Im übrigen kämpfte der Kapitän Christensen hoffnungslos gegen den zunehmenden Verderb des Schiffes, da eben weder Geld noch Kräfte für seine Instandhaltung bewilligt wurden. Ich sah mit an, wie er eine an einer Stelle schon heruntergebrochene schön gearbeitete Bordkante durch eine einfache Holzleiste ersetzen ließ, nur damit sie überhaupt ausgebessert wurde. Die Arbeiter taten das mit einer Miene, als begriffen sie den Zweck auch dieses Luxus eigentlich nicht.

Unsere „Castilia" löschte am Pier in Puerto Colombia mehrere tausend Eisenbahnschienen für einen Bahnbau im Departement Antioquia, ferner die Teile großer zusammensetzbarer Schiffspontons für den Magdalenenstrom; eine Arbeit, die mehrere Tage erforderte. Ich beabsichtigte während dieser Zeit von Barranquilla den Magdalena aufwärts bis Calamar zu fahren und dann mit Hilfe der neuerdings eingerichteten Schmalspurbahn den Dampfer in Cartagena wieder zu erreichen.

Am nächsten Morgen gegen neun traf der Zug von Barranquilla her bei uns ein und rasselte über die schmale Brücke zur Plattform. Mit ihm kam ein Agent der Hamburg-Amerika-Linie (genauer der Atlaslinie), Herr R.

Seine erste Bitte an den Kapitän war um einen Block Eis; die öffentliche Eismaschine in Barranquilla war entzwei, und ein schwerer Krankheitsfall in der deutschen Kolonie — über die Natur des Falles wollte er nicht mit der Sprache heraus — machte dies Kühlungsmittel unentbehrlich. Wir packten das Eis in einen Korb voll Stroh und Häcksel und machten uns auf den Weg „hinauf" nach Barranquilla — so ist hier die allgemeine Ausdrucksweise, obwohl diese Stadt nicht nennenswert höher liegt, als ihr Hafenort.

Da es Karfreitag war, so konnten wir eine Zollrevision unseres notwendigen Reisegepäcks nur mit besonderer Genehmigung des Hafenkommandanten und Zolldirektors von Puerto Colombia erreichen, eines cholerischen Mischlings, der seines bösartigen Charakters und seiner Schikanen wegen allgemein verhaßt war. Das Zollhaus war ein zweistöckiges Holzgebäude auf Pfählen, an der Wurzel des Piers; die Plattform, welche zur Haustür führte, befand sich so hoch über dem Boden, daß man nur mit Hilfe einer zerbrochenen Bierkiste hinaufsteigen konnte. Oben stellte mich Herr R. dem Diktator von Puerto Colombia vor, einem kleinen, hageren gelben Mann mit stechenden schwarzen Augen, der ein dickes Tuch um den Hals gewürgt trug. Der Tyrann war bei Laune, denn er gewährte den Durchpaß unseres Gepäcks mit einer stummen Handbewegung von einer stolzen Größe, als wenn er auf einer Opernbühne ein Königreich verschenkte.

Der Ort Puerto Colombia ist ein ausgedehnter Haufe häßlicher und armseliger Hütten mit Wänden aus geweißtem Lehm, schief und verfallen, und Dächern aus Schilf und Palmstroh. Um so prachtvoller aber waren dafür die Namen, mit denen sich diese Häuser schmückten: La perla del oriente, El diamante, Las delicias, El paraiso u. s. w.; das aller-

schmierigste hieß El Lirio blanco = Die weiße Lilie. Im Charakter der indianischen Urbevölkerung liegt der Hang der heutigen kolumbischen Mischlingsrasse zu solcher lächerlichen Prahlerei wohl kaum, er ist offenbar romanischer Einschlag.

Während der etwa einstündigen Bahnfahrt nach Barranquilla hatte ich in dem ziemlich gut besetzten Zuge — der zwei Klassen führt — sogleich gute Gelegenheit, die Typen dieser Bevölkerung zu studieren. Es gibt in Kolumbien auch Neger, Nachkommen der auch hierher eingeführten afrikanischen Sklaven, insbesondere in den heißeren Tiefländern der Küste, deren Klima ihnen zusagt und wo sich seit der Emanzipation auch die in die Hochländer des Innern verschleppten schwarzen Elemente mehr und mehr ansiedeln; allein sie treten hier prozentual und sozial sehr zurück gegenüber den Abkömmlingen der Spanier und Indianer. Ich hatte im Zuge doch ein wesentlich anderes Bild vor mir, als die westindische Menschheit. Die Leute waren durchweg sehr viel kleiner und schmächtiger, als die Neger und Negermischlinge, aber die in verschiedenen Schattierungen gelbbraunen Gesichter näherten sich ungleich mehr den Formen, die wir Europäer sympathisch finden, ja einige von ihnen waren unleugbar kühn und vornehm geschnitten. Auch die natürliche Wohlanständigkeit und Würde des äußeren Benehmens, in diesem Falle Erbschaft beider Ahnenrassen, unterschied sie sogleich von den Negern.

Völlig anders als in Westindien war auch die Landschaft. Auf den Inseln, die ich besucht, war fast allenthalben die Hand des Menschen erkennbar gewesen, insbesondere auf Jamaika war es sichtlich schwer, auseinanderzuhalten, welche Elemente in der Vegetation urwüchsig, welche von den Engländern dorthin geführt und planmäßig verteilt waren. Hier trat mir unzweifelhafte Natur ent-

gegen, so ursprünglich, als seien diese Küsten erst vor kurzem entdeckt und besiedelt. Vorwiegend bedeckten lose gestellte Laubwälder die gelblichen Berggehänge, aber da seit November kein Tropfen Regen gefallen war, so hatten sie ihre Blätter vollständig abgeworfen — kahl starrten die silbrigen Äste und Zweige gen Himmel, und ich fand somit an der Küste, wo ich den Anblick der vollsten tropischen Üppigkeit erhofft hatte, eine Landschaftsstimmung, die aufs nächste der eines winterlichen Laubwaldes bei uns glich. Nur wenige immergrüne Gewächse dazwischen störten diese Illusion, einige Lorbeeren, staubige Kakteen und wenige Palmen. An den dürren Ästen des Flaschenbaumes hingen die grünen, blanken Früchte, einer verzerrten Sanduhr in der Form ähnlich, aus denen die Eingeborenen ihren Flaschenbedarf decken. Nur am Ufer des Meeres auf dem Ebbe- und Flutstrande grünten die Dickichte der Mangroven mit ihren langen, Spinnenfüßen ähnlichen Stelzwurzeln. Hier war auch der Manzanillobaum häufig, der berühmte romantische Baum des Todes aus der „Afrikanerin", dessen Duft den in seinem Schatten Schlummernden poesievoll umbringen soll. Die Wissenschaft kann ihm diesen Nimbus nicht lassen; der Geruch seiner gelben Blüten ist unbedenklich; der ätzende Saft seiner Blätter verursacht allerdings schon äußerlich ein schmerzhaftes Brennen; innerlich mag er tödlich sein.

Wenn aber die Regenzeit auch noch nicht begonnen hatte, so waren doch schon ihre Vorboten, kühle Morgennebel, eingetreten, und diese hatten für die nach Entfaltung lechzende Vegetation schon Feuchtigkeit genug gebracht, um hier und dort ein neues Ausschlagen der Blätter oder, ganz wie bei uns an den Pfirsich- oder Mandelbäumchen im Vorfrühling, ein Hervorbrechen der Blüten aus den noch kahlen Zweigen zu erzeugen.

Die Bahn führt zunächst hart am Strande der Bucht, zum Teil auf Dammschüttung, zwischen dem Meer und den dicht herantretenden Höhen dahin. Dann biegt sie nach Osten um und durchläuft die flache Deltalandschaft des Magdalena. Außer verschiedenen ärmlichen Dörfern passiert man das alte Sabanilla, den ehemaligen Hafenort dieser Gegend, dessen Blüte durch einen Sturmflutbruch des flachen schützenden Inseldammes im Norden der Bucht zerstört wurde. Zahlreiche Wracks am Ufer, halb vom Sande vergraben, bezeugen die Unsicherheit dieser alten Reede. Sie sind Strandgut, und die Bevölkerung des Deltas benutzt die verrosteten Eisenplatten zur Umzäunung ihrer Gärten.

Unweit von Sabanilla lagen auf hart zum Seeufer vorspringender Felshöhe die malerischen Ruinen eines stattlichen Gebäudes, das stolz wie ein Schloß am Meer gedacht gewesen war. Auch dies bezeugte jedoch nur eine weitere Donquichotterie der Kolumbianer, denn es war das alte Zollhaus. Um dieses imposanten Eindrucks willen hatte man es nicht am Ufer, sondern dort oben hingestellt; daß nun die zu verzollenden Waren auf Maultierrücken hinauf und ebenso wieder heruntergeschleppt werden mußten und dabei in den meisten Fällen mehr Beförderungskosten machten, als der Zoll eintrug, daran hatte vorher keiner gedacht. Heute stand das Gebäude in romantischer Verlassenheit und war als ein Lieblingsort für Schlangen, Tausendfüßler, Skorpione und anderes Giftzeug der Tropen verrufen.

Der Boden des eigentlichen Deltagebiets ist vorwiegend Sand, der sich stellenweise zu Dünen emportürmte; diese wälzen sich langsam wandernd über das mit Schilf oder Buschwerk bedeckte Land dahin.

Endlich erreichten wir Barranquilla, die bedeutendste Hafenstadt Kolumbiens. Weitläufig, mit breiten Straßen ist sie in der flachen, sandigen, gestrüppüberwachsenen Ebene ausgestreckt, nicht unmittelbar am Magdalena — vermutlich seiner Überschwemmungen wegen —, sondern an einem Schiffahrtskanal. Der weiße Mahlsand der Umgebung tritt in den ungepflasterten Straßen nackt zutage, in der Tropensonne eine flimmernde Glut rückstrahlend.

Die Hütten der ausgedehnten Vorstädte sind vielfach mit Schilf gedeckt, die besseren Häuser der inneren Stadt haben meist flache Dächer mit Brüstungen nach südspanischer Art; ihre einfarbig lichtgelb, rosa oder hellblau gemalten Wände geben dem Straßenbilde ein lebhaftes Aussehen (Abb. 20.) Schwere käfigartige Gittervorbauten vor den Parterrefenstern, ebenfalls nach spanischer Art, fehlen kaum vor einem Hause, auch da nicht, wo die wackelige Tür wahrscheinlich unverschließbar ist. Sonderbar berühren die hohen Bürgersteige aus Ziegelmauerung, die so weit über dem Straßendamm liegen, daß man immer nur an einzelnen Stellen ohne Sprung hinauf und hinunter kommt. Ein längerer Spaziergang durch Barranquilla ist deshalb eine gymnastische Übung, die in dem Klima dieses Ortes wenig begründet erscheint. Allein einen solchen Spaziergang macht auch nur der Fremde, der Einheimische benutzt für irgendwie weitere Wege den Wagen oder noch ausgiebiger den Reitesel. In der Regenzeit versteht man den Zweck dieses hohen Trottoirs sehr wohl; bei den in endlosen Strömen vom Himmel stürzenden Wassermassen verwandeln sich die Straßen in rauschende Gießbäche und tiefe Teiche, und dann ermöglichen die hohen Rampen wenigstens den Verkehr von Nachbar zu Nachbar innerhalb eines Häuserblocks.

Der Wagen des Herrn R., der uns vom Bahnhof

Abb. 20 z. S. 142



Markt in Barranquilla

Abb. 21 z. S. 162



Deutsche Dampfschiffe auf dem Magdalena
(nach einer in Barranquilla erworbenen Aufnahme)

zur „Pension Inglese“ führte, hielt unterwegs vor den weitläufigen Hallenkontors der deutschen Firma Flohr, Price & Co. Hier wurde der Eisblock, den wir mitgebracht hatten, abgeladen, während Herr F., ein jüngerer Teilhaber des Geschäfts, von ernstem und sympathischem Äußern, begrüßend an uns herantrat.

„Wie geht's?“ war die erste Frage R.'s in einem gedämpften Tone, als spräche er lieber unter vier Augen.

Ähnlich erfolgte die Antwort: „Ich komme eben von ihm. Den Vormittag war es leider schlimm, das Fieber dauernd über vierzig; jetzt scheint er wesentlich besser. Gott sei Dank, daß das Eis gekommen ist.“

„Bitte, was fehlt dem Kranken?“ fragte ich teilnehmend.

„Hm“ — erwiderte Herr F., „es scheint so — eine Art von — — gelbem Fieber.“ —

Die Antwort kam so sichtlich mit einer gewissen Verlegenheit heraus, daß ich keinen Augenblick im Zweifel war, es handelte sich wirklich ganz einfach um die gefürchtetste aller Krankheiten des tropischen Amerika, um den „yellow Jack“.

Da die häufige Begegnung mit bösartigen Krankheiten geradezu ein Kennzeichen meiner diesmaligen Reise gebildet hat, so möchte ich bei dieser Gelegenheit einmal etwas näher darauf eingehen. Auch wenn man selbst das Glück hat, völlig unberührt davon zu bleiben, so macht es doch für die Gemütsstimmung ungemein viel aus, wenn die Begegnungen mit ihnen so dauernd, das Gespräch über sie, die Rücksichten auf sie so unvermeidlich sind, wenn jede Hautabschürfung, jeder Mückenstich Vermittelung, jeder leichte Kopfschmerz, jede Mattigkeit — kurz Dinge, auf die man zu Haus überhaupt nicht achtet — Vorboten irgend eines

unheimlichen Übels sein können. Etwas Drückendes, Trauriges entspringt zuletzt auch für den Unbekümmertsten daraus.

Ich bin naturgemäß auch auf früheren Reisen vielfach mit tropischen Epidemien in Berührung gekommen, zum Teil an ihren ärgsten Herden, wie mit der Lepra auf den Sandwichs-Inseln, der Malaria in Neuguinea, der Cholera in Siam, der Pest in Indien, nie habe ich aber eine Gegend getroffen, in der ich so dauernd davon verfolgt und belästigt war, soviel mit Gesundheitspässen zu tun, so oft drohender Quarantäne auszuweichen oder unter gelber Flagge zu segeln hatte, wie hier. So wurde mir in St. Thomas bereits dringend vom Besuch Martiniques wegen der daselbst herrschenden Typhusepidemie abgeraten; die Überfahrt von dort nach Venezuela machte mir, wie sich der Leser erinnert, die Pocken-Quarantäne in Trinidad unmöglich; von den Westküsten Mittelamerikas berichteten die Zeitungen die Ankunft der Pest. Die tropische Malaria war überhaupt eine Selbstverständlichkeit für alle weißen Bewohner, wenigstens der festländischen Küsten, von der redeten sie überhaupt gar nicht mehr; wer die ersten schweren Anfälle glücklich überstanden hatte, der fand sich eben damit ab, daß er die Fieberbazillen ein für allemal im Blute habe, und machte das Chinin zu einem regelmäßigen Bestandteil seiner Nahrung.

Diejenige Krankheit aber, die in diesen Gegenden das Interesse des Publikums wie der Gesundheitsbehörden immer am meisten aufregte, war doch das gelbe Fieber. In dieser Hinsicht machte ich eine neue Erfahrung. Ich hatte sonst immer gefunden, daß die in den Tropen ansässigen Europäer durchweg die Neigung haben, eine in ihrem Lande herrschende Krankheit verhältnismäßig leicht

zu nehmen und dem Fremden gegenüber den Ruf ihrer Gefährlichkeit als durchaus übertrieben hinzustellen.

Charakteristisch war mir dafür eine Reise durch Indien im Winter 1897/98, als die Pest dort gerade in Blüte stand. Noch auf dem Schiff zwischen Suez und Ceylon erregte es Entsetzen, daß ich auf dieser Insel aussteigen wolle. In Ceylon wiederum sagte man, das sei lächerlich, hier sei natürlich keine Gefahr, aber das festländische Indien solle ich doch lieber nicht besuchen. In Südindien lachte man wiederum über die letztere Äußerung und setzte hinzu: Sie brauchen nur die Präsidentschaft Bombay zu vermeiden. Sobald ich auch deren Grenzen überschritten, hieß es wieder: Ach, wenn Sie nur nicht gerade nach der Stadt Bombay selbst gehen, ist die Sache gar nicht so gefährlich. — Schließlich habe ich dann mehrere Wochen in dieser Stadt zugebracht, und wenn auch die Eindrücke erschütternd genug waren — 300 bis 400 Einwohner starben zu der Zeit täglich —, so fand ich doch auch hier unter den Weißen eine überraschende Kaltblütigkeit gegenüber der drohenden Gefahr; man äußerte die Überzeugung, daß Europäer doch nur unter ganz besonderen Umständen von der Krankheit betroffen würden, man änderte kaum etwas an seiner Lebensweise und begleitete mich ohne einen Augenblick des Zögerns selbst durch die Krankensäle der Pestbaracken.

Oder ein anderer Fall. Als ich im Sommer 1900 in der Malaria-Hölle Neuguinea weilte, sagte einer der ersten Beamten der Kompagnie in Friedrichshafen alles Ernstes zu mir: „Gott sei Dank, daß einmal jemand hierherkommt, dessen Stimme in der Presse weit genug reicht, um endlich das Märchen von der schrecklichen Ungesundheit unserer Kolonie zu zerstören. Sie haben ja jetzt gesehen,

wie gesund und vergnügt wir sind, nun sagen Sie das doch den Leuten zu Hause ordentlich."

Ich weiß nicht, ob es mir damals gelungen ist, meine Empfindungen genügend zu verbergen, denn dieser Mann selbst sowohl wie alle seine Kollegen sahen aus wie Leichen auf Urlaub.

Hier zum ersten Male nun beim gelben Fieber trat mir entgegen, daß gerade die Einheimischen, denen die Krankheit bekannt war, mit unverhohlenem Schrecken davon sprachen und vom Auftreten dieser Seuche in ihrem Wohnort jedesmal tief bedrückt waren. Das traf ich in Barranquilla ebenso wie späterhin in Panama und Costarica.

Der Grund dafür muß wohl in der besonderen Schrecklichkeit der Krankheitserscheinungen zu suchen sein, denn die an das Klima der Gelbfiebergegenden durch längeren Aufenthalt Gewöhnten pflegen vor einem eigenen Befallenwerden verhältnismäßig sicher zu bleiben.

Der Verlauf eines typischen Gelbfiebers ist — ich folge der ruhigen, medizinisch-sachlichen Darstellung Dr. Menses (Tropische Gesundheitslehre, Berlin, 1902) — in der Hauptsache der folgende. Etwa vier Tage nach der — in ihren Ursachen noch nicht völlig aufgeklärten — Ansteckung zeigen sich die ersten Krankheitserscheinungen, indem entweder unmittelbar oder nach vorhergehendem leichten Unbehagen: Mattigkeit, Kopfschmerz, Appetitlosigkeit oder Frösteln, ein je nach der Stärke der Krankheit heftiger Schüttelfrost einsetzt, meist in der Nacht. Er eröffnet das erste Stadium, das Rotfieber genannt, denn stets ist er von einer auffallenden Rötung der Haut begleitet, die sich auf Kopf, Hals und Brust erstreckt. Mit hochrotem Gesicht und geröteten Augen, einem Betrunkenen ähnlich, wälzen sich die Kranken unter Kopf-, Rücken- und Kreuzschmerzen, zuweilen

auch Wadenkrämpfen, auf dem Lager umher. Der Frost weicht bald einer Hitze von 39 bis über 41 Grad. Die Schleimhäute des Mundes schwellen an, die Zunge belegt sich dick, zuerst weiß, mit entzündlich geröteten Rändern, dann schmutzig braun; der Urin ist spärlich, brennender Durst und saueres und galliges Erbrechen neben hartnäckiger Verstopfung vermehren die Qual des Leidenden, von dem ein aashafter Geruch ausgeht, kurz alles vereinigt sich, um das Krankheitsbild zu einem der schwersten zu gestalten, das die medizinische Wissenschaft kennt.

Bis zum dritten oder vierten Tage steigern sich alle diese Erscheinungen, bis plötzlich eine Veränderung vor sich geht. An die Stelle der Rötung tritt die ausgeprägte Gelbsucht, von welcher die Gesamtkrankheit ihren Namen hat. Gleichzeitig weichen das Fieber und die Schmerzen, der Kranke fühlt sich gekräftigt und denkt häufig bereits an baldiges Verlassen des Bettes.

In den leichteren Fällen ist mit diesem ersten Stadium die Krankheit in der Tat vorüber und rasche Genesung tritt ein. Leider aber sind solche Fälle in der Minderzahl, meist erfolgt in Kürze ein rascher Rückschlag mit einer gesteigerten Wiederholung all der genannten Erscheinungen und Hinzutritt neuer, noch schrecklicherer. Trotz der erneuten Fieberhitze werden Arme und Beine kühl, Durchfälle treten jetzt an die Stelle der Verstopfung, Zunge, Mundschleimhaut und Lippen erscheinen blutrünstig und entzündet, das Erbrechen, das sich von neuem einstellt, fördert anfangs wässerigen Schleim zutage, der sich bald mit Blutstreifen durchsetzt und endlich ein dunkles, kaffeesatzartiges Aussehen annimmt. Das ist das gefürchtete Schwarzbrechen, vomito negro, wonach die Spanier die Krankheit benennen; in ihm wird das Vorzeichen des un-

abwendbaren Todes gesehen. Der qualvolle Brechreiz läßt jetzt den Kranken keine Ruhe mehr, sie toben, suchen bald im Sitzen, bald im Aufstehen Erleichterung; ihre entstellten Gesichtszüge kennzeichnen den vollkommenen Kräfteverfall, der durch Blutungen aus verschiedenen Organen noch gesteigert werden kann. In diesem Stadium tritt der Tod unter den Erscheinungen der Herzschwäche, Aufhören der Nierenfunktion, Atemnot, schluchzendem Aufstoßen und Muskelzuckungen ein.

Zu der Schreckhaftigkeit dieses qualvollen Verlaufs der Krankheit kommt die geringe Aussicht auf Rettung des Befallenen hinzu. Die Sterblichkeitsziffer ist bei den einzelnen Gelbfieber-Epidemien verschiedenartig beobachtet worden, steigt aber bis zu 95 v. H., was soviel wie absolute Tödlichkeit jeden Anfalls bedeutet.

Die Neger, obwohl sie gerade die heißen Tiefländer, Meeres- und Flußküsten bewohnen, an die das Auftreten des Gelbfiebers sich mit Vorliebe zu binden scheint, werden selten befallen, und auch die Indianer leiden weniger. Ebenso pflegen sich die in Gelbfiebergegenden geborenen Weißen meist für völlig immun dagegen zu halten, sofern sie nicht auf längere Zeit ein kühleres Klima aufsuchen. Besonders gefährdet dagegen sind Neuankömmlinge aus dem Norden, und zwar umsomehr, je rascher der Übergang gewesen ist. Kräftige Gesundheit und Frische soll dabei noch einen besonderen Nährboden für die Krankheit abgeben. Ganz ähnlich verhalten sich die weißen oder mischblütigen Bewohner der kühleren Hochländer der Tropen selbst, die in ihrer Höhe gesichert sind, aber wenn sie ins Tiefland hinabsteigen, ganz dieselbe Gefahr laufen. Man hat auch beobachtet, daß Schiffe, auf denen eine Gelbfieberepidemie herrschte, bei der Umfahrt um das Kap Horn mit dem

Erreichen südlicherer Breiten gesundeten; sobald das Schiff aber auf anderer Seite sich den Tropen wieder näherte, brach das furchtbare Übel mitten auf See von neuem aus.

Geheimnisvoll ist noch das Wesen der Krankheit; der Bazill, den man als ihren Erreger vermutet, ist noch nicht einwandsfrei gefunden, ebenso nicht die Methode der Übertragung des Ansteckungsstoffes. Die Mehrzahl der Forscher führt diese heut ausschließlich ebenso wie die der Malaria auf Mückenstiche zurück, da man beobachtet hat, daß Gesunde in den Betten und Kleidern von Gelbfieberkranken geschlafen haben, ohne befallen zu werden, während bei anderen nach dem Stich von infizierten Mücken diese Krankheit eintrat. Gegenüber der Angabe, daß Feuchtigkeit das Fieber begünstige, muß ich bemerken, daß in den Gegenden, wo ich es auf meiner Reise besonders stark antraf — in Panama und Puerto Limon —, nicht Regen-, sondern ausgesprochene, langdauernde Trockenzeit herrschte. Dagegen stimmte bei beiden Orten, daß eine Periode anhaltender intensiver und überaus drückender, windarmer Hitze vorausgegangen war; für Puerto Limon waren damals selbst die einheimischen Zeitungen seit Wochen voll von Klagen über die kaum erträgliche Schwüle. Beiden Orten war ferner gemeinsam, daß es um die Wasser-, insbesondere um die Abwässerungsverhältnisse übel bestellt war; allerdings muß für die letztgenannte Stadt hinzugefügt werden, daß die Mehrzahl der in ihrem Hospital behandelten Fälle nicht in ihr selbst entstanden war, sondern auf den großen Bananenplantagen der Umgegend; diese wurden allgemein als der schlimmste Herd der Krankheit angesehen. Die Bewohner des etwa 1200—1400 Meter über Puerto Limon gelegenen costaricanischen Hochlandes fühlten sich dagegen vollkommen sicher vor der in ihrer Hafenstadt grassierenden

Seuche, solange sie oben blieben; kurz vor meiner Ankunft erst war aber ein hoher einheimischer Staatsbeamter, landgeborenes Mischblut, nach einem nur eintägigen Besuch des Tieflands befallen worden und gestorben, und vor kurzem erreichte mich die traurige Nachricht, daß einer der angesehensten und liebenswürdigsten Deutschen der Hauptstadt San José, der seit langem dort lebt, und an den ich empfohlen war, ebenfalls dem furchtbaren Fieber zum Opfer gefallen sei. Er kam in den letzten Tagen meiner Anwesenheit ebenfalls aus dem Tieflande herauf, wo er einige Zeit auf einer Pflanzung geweilt hatte, und ich erinnere mich jetzt wohl, daß er, als ich ihm am letzten Abend im Klub die Hand zum Abschied schüttelte, bereits über unbestimmte Angegriffenheit und Unbehagen klagte.*)

*) Ich werde so oft gefragt, welchen Maßregeln ich es verdanke, daß ich bei dieser Reise — ebenso wie bei allen früheren — selber von jeder Krankheit verschont geblieben bin. Wieweit ich das dem Zufall, wieweit der Vorsicht zuzuschreiben habe, weiß ich jedoch nicht zu sagen. Gegen die Malaria suche ich mich erstens durch das Moskitonetz zu schützen, und zwar führte ich, da die Netze, die man in den Wirtshäusern bekommt, ausnahmslos nicht fehlerfrei, meist sogar äußerst ungenügend sind — in Martinique beispielsweise hatten die Betten statt des Netzes einen schwungvollen Himmel aus gemusterten, so groben Tüllgardinen, daß selbst die Schwaben durch die Maschen hätten kriechen können —, mein eigenes Moskitonetz mit mir, ein vortreffliches und praktisches Erzeugnis der Firma von Tippelskirch in Berlin; zweitens durch Chinin-Prophylaxe nach den Angaben Kochs, wie er sie mir bei unserer gemeinsamen Reise im Sommer 1900 von Neu-Guinea nach Hongkong persönlich mitzuteilen die Güte hatte. Während der Dauer meines Aufenthaltes in den gefährdeten Gebieten schlucke ich zwei Tage hintereinander je ein Gramm Chinin, lasse dann acht Tage verstreichen und nehme am neunten und zehnten Tag wieder je ein Gramm und so fort. Jedenfalls habe ich die Malaria niemals bekommen.

Soviel im allgemeinen über diese Krankheit. Der Fall in Barranquilla, von dem ich ausging, scheint eine gewisse Besonderheit zu bilden. Nach Aussage der Deutschen dort war er wie ein Blitz aus heiterm Himmel gekommen. Seit fünf Jahren, beteuerten sie immer wieder, sei in dem infolge seines Sandbodens so ungewöhnlich gesunden (wieder diese bewußte Gesundheit!) Barranquilla kein Beispiel der Krankheit vorgekommen und auch im letzten sei es ein durchreisender Fremder gewesen, der in der Pension Inglese daran starb. Der junge Deutsche, den sie diesmal gepackt, war bereits vor einem halben Jahr aus einer mehrjährigen Stellung in Barcelona, also schon aus einer warmen Gegend, hierher gekommen, er war durchaus mäßig und verständig in seiner Lebensweise gewesen, keinerlei äußerer Grund war für seine plötzliche Erkrankung mitten in einer sonst von der Seuche freien Stadt zu erkennen. In dem Suchen nach einem solchen wies man darauf hin, daß er die Eisenbahnfahrt nach Puerto Colombia gemacht hatte, kurz nachdem ein Trupp von siechen und verwahrlosten Soldaten befördert worden war, die von Panama, dem

---

An sonstigen Vorsichtsmaßregeln, die ich befolgt, kann ich das strenge Enthalten von Trinkerzessen nennen. Ich meine nicht die asketische Vermeidung allen Alkohols überhaupt; eine solche ist in diesen Gegenden, wo für die Ansiedler fast jede andere Anregung, als die der Versammlung beim fröhlichen Trunk fehlt und wo die Ankunft eines frischen Gastes doppelte Veranlassung hierfür zu bilden pflegt, überhaupt kaum durchzuführen; wohl aber vermied ich durchaus das Zuviel, das sicher eine ernste Gefahr in sich birgt.

Gegen eine andere Regel, in den Tropen zur Zeit der heißesten Stunden Märsche oder sonstige körperliche Anstrengungen im Freien als gefährlich zu unterlassen, habe ich oft gefehlt, gebe sie aber gern weiter; gerade in Mittelamerika wurde sie mir von ernsthaften Kennern des Klimas immer dringend ans Herz gelegt, und einige Er-

klassischen Gelbfieberherd, kamen. Ein Fall des Fiebers bei diesen Soldaten selbst war aber nicht bekannt geworden.

Über der deutschen Kolonie in Barranquilla, die sich in erfreulicher Weise wirklich als deutsch und in ihren Interessen solidarisch empfand, lag deshalb ein schwerer Druck. Alle hatten den erkrankten jungen Mann sehr gern, kein wichtigeres Interesse gab es gegenwärtig, als der Verlauf seiner Krankheit, und ich kann nur sagen, daß die Sorgfalt, mit der er gepflegt wurde, ohne Rücksicht auf eigene Gefahr, rührend war. Am Nachmittag hielt die erwähnte Besserung des Befindens an, das Eis schien ihm gut zu tun, das Fieber ließ nach, der Kranke lag ruhig. Viele, namentlich die jüngeren Leute, schöpften neue Zuversicht auf sein Durchkommen; die älteren warteten zwischen Hoffen und Zweifeln ab.

Ich nahm an diesem Abend, ebenso wie an den späteren, an der nahezu einzigen öffentlichen Unterhaltung

fahrungen von besonderer Angegriffenheit, die ich hier nach solchen Versuchen machte, scheinen ihren Wert zu bestätigen.

Etwas vorsichtiger als mancher andere Reisende bin ich dagegen vielleicht in bezug auf den in den Tropen so überaus leicht zu erwerbenden Rheumatismus, insofern ich niemals, auch in Ländern nicht, wo es Sitte ist, ohne Decke schlafe und mich lieber zu warm, als zu kalt bette. Der Erfolg ist jedenfalls, daß ich auch von ihm bis jetzt völlig frei geblieben bin.

Hinsichtlich der Nahrung habe ich nur das Gesetz ziemlich treu befolgt, sehr selten rohe Tropenfrüchte zu essen (mit Ausnahme der Orangen) und, wo es irgend angeht, so gut wie niemals das natürliche Wasser ungekocht zu trinken, wenigstens außerhalb des Gebirges. Freilich kann ich über Magenfragen, für die meisten Naturen der Kardinalpunkt der Tropenhygiene, nicht recht maßgeblich mitreden, da es dem meinigen in allen Lagen und Zonen ganz gleich zu sein scheint, was, wann und wie sein Besitzer ißt.

Barranquillas teil, die darin besteht, in der Abendkühle nach Untergang der Sonne auf dem sogenannten Boulevard hin und her zu wandeln. Hier läuft zu diesem Zweck ein langer Spazierweg von Steinplatten in der Mitte der breiten, sandigen Straße dahin, von Bänken begleitet. Seltsamerweise sind die Bäume, mit denen man diesen Steinweg eingefaßt hat, schmächtige Eukalypten, Vertreter jener wunderlichen Vegetation Australiens, die keinen Schatten gibt, und so war die Straße die Glut des Tages hindurch unbrauchbar. Daß sie das auch des Nachts eigentlich war, dafür hatte die Revolution gesorgt, die in der Zerstörung des städtischen Elektrizitätswerks, im Zerschneiden der Leitungsdrähte und dem Zertrümmern der Straßenlaternen eine ihrer wesentlichen Betätigungen gesucht hatte. Noch hatte kein Mensch an ihre Wiederherstellung gedacht. In diesen Tagen sprang jedoch der Vollmond rettend in die Lücke, lächelnd übergoß er die Stadt Barranquilla mit klarem Licht, und in ihm wandelten deutsche und einheimische Bürger und Bürgerinnen, vorzugsweise jüngeren Geschlechts, zu zweien und dreien den Pfad auf und nieder. Die Deutschen trugen dabei vorwiegend leichte Tropenkleidung, die einheimischen jungen Männer zeigten sich dagegen fast durchweg in den auch bei Tage von ihnen bevorzugten dunklen europäischen Tuchanzügen und bis zur Grenze der Möglichkeit hohen, modernen Hemdkragen, in einer Tracht also, die in den Tropen vollkommen verrückt ist, ihre Erklärung aber in dem Bewußtsein dieser romanisch-indianischen Jünglinge findet, auf solche Weise an der Spitze der Zivilisation zu marschieren. Die jungen Mädchen, vollbusig und von jenem südlichen Feuer des Blicks, der mit dem tropischen Frühreifen und Frühwelken verbunden ist, gingen in lichten Kleidern und

ohne Hut, das lange schwarze Haar aufgelöst über die Schultern hinabwallend.

Unter normalen Verhältnissen sind dies zweifellos die Stunden des Flirts auch für unsere jungen Landsleute. Heut dachte niemand daran. Einer der Herren, die eben bei dem Kranken gewesen waren, kam und berichtete, daß er wieder mehr zu leiden scheine und diese Nacht wohl die Krisis zu erwarten sei. Über andere Krankheiten und Unfälle rollte das Gespräch dahin, über die unheimlich düstere, unfaßbare Gefahr, die naturgemäß über all denen hing, die mit dem Erkrankten unter ähnlichen Lebensbedingungen gestanden, die mit ihm bis zur Erkrankung an einer Tafelrunde gesessen hatten; einer hatte sogar bis zu diesem Tage die Wohnung mit ihm geteilt. Ein einzelner Gelbfieberfall kommt aber fast nie allein vor; wer mochte derjenige sein, in dessen Blut vielleicht das mysteriöse Übel sich bereits unabwendbar eingenistet hatte?

— — Eine Stunde später aber saßen alle in einem offenen Restaurationsgarten um den runden Bierstammtisch; man trank einander zu, und Witze und Anekdoten flogen im Kreuzfeuer herüber und hinüber, von dröhnenden Lachsalven begleitet!

Während ich, im Stuhl zurückgelehnt, den Blick über diese Versammlung schweifen ließ, tönten in die Pausen des Gelächters hinein die verlorenen Klänge einer fernen Musik, die ein Bläserkorps auf der Plattform vor der Hauptkathedrale der Stadt zur Vorfeier des morgigen Karfreitags aufführte — es waren Bruchstücke aus Chopins Trauermarsch. Und in meiner Erinnerung stieg unwillkürlich das Bild einer anderen Stunde empor, in der mich ähnlich wunderliche Empfindungen bewegt hatten, wie heut. Es war vor Jahren auf der wogenzerwühlten Reede vor

den Korallenklippen der Marianen-Insel Saipan im Großen Ozean. Auf unserem Schiff war ein junger Leichtmatrose vom Mast gestürzt und hatte sich totgefallen. Um ihn, wie es Gesetz für den Seemann ist, wenn einer an Bord in Sichtweite eines Landes stirbt, zur Bestattung durch die tosende Riffbrandung ans Ufer zu bringen, war das schwere Rettungsboot mit dem Leichnam darin zu Wasser gelassen worden — eine heiße, gefährliche Arbeit, da das Fahrzeug dabei nur mit Mühe dem Zerschellen an dem auf und nieder stampfenden großen Schiff entging. Endlich schwamm es, endlich waren auch die letzten, die ebenso wie ich die Fahrt mitmachen wollten, vermittels der schwankenden Jakobsleiter glücklich hineingelangt und wir waren aus der gefahrdrohenden Nachbarschaft losgekommen in die freie See.

Mit einem Jauchzen legten sich die Männer, des errungenen Sieges froh, in die Ruder, und der junge Offizier, der mit wackerster Umsicht das Manöver geleitet hatte, zog die Mütze von der schweißbedeckten Stirn und rief lachend:

„Na, Jungens, nun wollen wir aber mal ein ordentliches Lied singen, dann pullt es sich noch mal so gut!"

In dem Augenblick erst fiel ein Schweigen über uns, und langsam sagte einer von den Leuten:

„Je, denn künn' wi ja man Jesus meine Zuversicht singen."

Wir hatten im Drang des Lebens den toten Mann völlig vergessen gehabt, der starr und steif zwischen uns unter schwarz-weiß-rotem Flaggentuch über den Bänken ausgestreckt lag.

So war es auch hier. „Was ist der Mensch, daß Du sein gedenkest?" — Dieser von seinen Kameraden auf-

richtig geliebte Junge war noch nicht einmal tot, seine Eltern daheim, deren einziger Sohn er war, hatten überhaupt noch keine Kunde von seinem Leiden — und schon zeigte diese Stunde voraus, wie rasch und leicht sich die Oberfläche des Teiches, die man Leben nennt, über dem Versunkenen wieder glätten würde. —

Als ich am anderen, dem Karfreitag-Morgen in der Pension Inglese zum Kaffee herunterkam, den ebenso wie die übrigen Mahlzeiten eine Anzahl Herren der deutschen Kolonie mit mir teilten, trat mir der schon genannte Herr F. tief ergriffen mit der Nachricht entgegen, daß der junge Mann in der Nacht gestorben sei. Das Fieber hatte seine tückische Natur, nach scheinbarer Besserung erst zum tödlichen Streich auszuholen, auch hier bewährt. Und mit der schauerlichen Raschheit, die in den Tropen bei einem so verwüsteten Körper geboten ist, hatten sie ihn bereits beerdigt; dieselben Leute, die gestern in Scherz und Lachen den Kameraden vergessen zu haben schienen, hatten sich noch im Dunkel der Nacht zusammengefunden, um ohne Rücksicht auf die Gefahr den Leichnam selbst zu Grabe zu tragen.

Der Karfreitag wird von den Katholiken Deutschlands in einer Art geflissentlichen Gegensatzes zu den Protestanten bekanntlich wenig betont; hier in Colombia wird er mit feierlichem Pomp begangen. Jedes Geschäft ruht, kein Schiff, keine Eisenbahn fährt, der Wagen- und Reitverkehr ist unterbrochen, kein Pferd ist auf der Straße zu sehen, selbst die Maultiertrambahn hat den Betrieb eingestellt. Des Morgens laufen um die Zeit des Gottesdienstes kleine Knaben durch die Straßen, ein schwarzes Brettchen schwingend, an dem bewegliche Eisenriegel dumpf klappernde Töne hervorrufen — sie ersetzen das Geläut der Kirchen-

glocken, die an diesem Tage der Trauer ebenfalls nicht tönen dürfen.

Die Hauptfeierlichkeit aber ist die nachmittags vier Uhr beginnende große Prozession des Leichnams Christi. Von den Galerien der neben der Kathedrale gelegenen Pension Inglese konnte ich dies Schauspiel, eines der seltsamsten, dessen ich mich erinnere, gut mit ansehen.

Den Anfang nahm es damit, daß eine Kompagnie Militär mit einer Musikkapelle sich am Fuß der großen, mehrstufigen Plattform vor der Kathedrale aufstellte, von einer dichten Menschenmasse in festlicher Kleidung umdrängt. Gegen vier Uhr beginnt es, in Massen aus den Portalen der Kirche hervorzuquellen, die von Menschen erfüllt sein muß. Inmitten dieser Haufen schwankt ein großes, etwa drei Meter hohes schwarzes Kreuz hervor, auf einem Unterbau getragen von einer Anzahl Männer in weißen, mit schwarzen Tupfen überstreuten Büßerkleidern, die mit Stricken umgürtet sind und über dem Haupt in spitzen Kappen endigen. In der freien Hand führen die Träger lange Eisenstäbe, die sich oben in zwei Zinken gabeln. Diese dienen in Wirklichkeit dazu, die Querhölzer der Tragbahre darauf zu stützen, wenn sie ausruhen wollen, denn die Prozession wird nicht weniger als vier Stunden dauern; ihr Aussehen aber verstärkt den unheimlichen Eindruck der vermummten Gestalten, die den Bildern phantastischer Inquisitionsknechte mit irgendwelchen teuflischen Martergabeln ähneln. Im Augenblick, wo das Kreuz erscheint, beginnt die Kapelle wieder wie gestern Abend den Chopinschen Trauermarsch zu spielen, anscheinend das einzige traurige Lied, das sie kennt. Unter einem seltsamen, ganz kurzen Wackelschritt, bei dem sich die Wandelnden kaum sichtbar vorwärts schieben, wandelt das Kreuz langsam die Stufen

hinunter und zieht vor der Front der präsentierenden Kompanie vorüber.

Weiter quellen die Menschen aus der Kirche; in ihrer Mitte jetzt ein mächtiger, buntglitzernder Aufbau, von ähnlichen Büßergestalten getragen; das ist der Katafalk des Leichnams Christi. In mehreren Stufen steigt er empor, auf deren oberster der Körper Christi in gläserner Hülle auf einem großen silberüberzogenen Sarge liegt; das Ganze ist mit brennenden Windlampen und Haufen von bunten Blumen geschmückt. Bunte lose Blumen werden auch von der Menge aus kleinen Körbchen darauf geworfen, während das Gestell langsam durch sie hindurchwandert. Kleine weißgekleidete Mädchen mit süßen Blumengesichtern unter den spanischen Kopfschleiern begleiten die Büßer; in den Händen tragen sie irdene Wasserkrüge, um die Träger unterwegs zu erquicken, und kleine leichte Klappstühlchen, um sich darauf auszuruhen, wenn die Prozession stille steht.

Dem Katafalk folgte nach einigem Zwischenraum ein ähnlich getragener kleiner Altar, auf dem eine steife Puppe mit Menschenhaaren und trichterförmiger schwarzer Gewandung stand; sie sollte der heilige Johannes sein. Zuletzt kam auch die Mutter Maria in ähnlichem trichterförmigen Kleide, eine goldene Strahlenkrone ums Haupt und auf der Brust ein von einem Schwert durchbohrtes blutendes Herz!

Endlich war der ganze Zug heraus und erfüllte den gesamten Platz vor der Kirche mit einem im tropischen Sonnenglanz flimmernden Gewoge aus weißen und bunten Frauenkleidern, Uniformen, Strohhüten, Schleiern und Blumen, über dem die bizarren Gebilde der Heiligtümer emporragten. Das alles schwankte und tappte sich ganz langsam vorwärts in dem wunderlichen wiegenden Kurzschritt und

zu den endlos wiederholten Klängen des Chopinschen Trauermarsches, bis es schließlich für uns im Gewirr der Gassen verrann.

Acht Uhr war es und schon zwei Stunden Nacht, als die Prozession, die inzwischen in immer gleichem Tempo die ganze Stadt durchwandert hatte, aus einer anderen Gasse wieder herauskam, der Kathedrale zu. Jetzt sah der Zug noch ungleich phantastischer aus, als zuvor, ein Gewirr von flackernden Lichtern und Gestalten, halb beleuchtet, halb im Schatten, das die enge Straße erfüllte und wunderlich als Ganzes wiegend hin und her schwankte — zu den Klängen des Chopinschen Trauermarsches! Immer noch trippelten die kleinen Mädchen mit ihren rührenden Gesichtchen neben den unheimlichen Büßern einher, immer noch wurden Blüten auf die Heiligtümer geworfen und bestreuten herunterfallend die Straße, aber müde Abspannung oder die Starrheit einer Art Hypnose durch die sonderbare Wanderung und die endlos eintönige Musik lag über allen.

Während sich die unübersehbare Schar schneckenhaft langsam vorwärts schob, eilte ich voraus in die Kathedrale, die offen stand, aber nahezu leer war. Sie ist ein neuer fünfschiffiger gotischer Bau von bedeutendem Wurf, den aber Revolution oder Geldmangel — das eine ebenso chronisch hier wie das andere — verhindert hat, fertig zu werden; in nackter Mauerung steigen die Strebepfeiler empor, und nur in der Mitte tragen sie ein provisorisches Wellblechdach, sonst schaute der schwarze Himmel herein und der Nachtwind pfiff frei durch die fensterlosen Bogenöffnungen, so daß die an langen Schnüren vom Gebälk herniederhängenden Glaslampen langsam hin und wieder pendelten. Den Raum des Hochaltars füllte heut eine große Leinwand aus, auf der ein einheimischer Künstler

eine Golgatha-Landschaft entworfen hatte, mit sehr ungelenker Hand gemalt, aber durch die Wahl unheimlich gelber und brauner Farbentöne doch von unleugbar schauriger Wirkung. — Näher und näher waren von außen die Töne der Musik herangekommen; jetzt brachen sie ab, und aus dem finsteren Dunkel der Nacht — wenigstens erschien es im Kontrast so — quoll nun das Gewimmel des aufgelösten Zuges in die erleuchtete Kirchenhalle herein, sie allmählich bis zum letzten Winkel erfüllend, Männer, Frauen, Kinder jeden Alters, Standes und Typs. Sie drängten sich mit leidenschaftlichem Eifer um die Heiligtümer, die von den zum Tode erschöpften Trägern an verschiedenen Plätzen zwischen den Pfeilern niedergestellt worden waren, um die auf ihren Untersätzen aufgehäuften und durch die Berührung mit den Idolen geweihten Blumen zu erlangen. Schweigend oder nur mit Flüstern ging dies gewaltsame Wogen, Schieben und Raffen vor sich, ein heißer Dunst von erregten und ermüdeten Menschen schwamm über der Menge und umwogte die düsteren, häßlichen Kultfiguren, die spukig wie die dämonischen Fratzen südindischer Hindutempel über ihren Häuptern emporragten. Ein schrecklicher Anblick, zwischen den welken Blumen dieser zerfleischte gelbe Leichnam Christi, das zerschnittene, bluttropfende Herz der starren Marienpuppe und das große schwarze, vor dem Hochaltar niedergesetzte Kreuz, das sich mit zwei langen finsteren Strichen gegen die gelbbraune Todeslandschaft dahinter abzeichnete! Wieder, wie schon so oft, trat mir in dieser leidenschaftlich düsteren Stunde erschütternd entgegen, welch eine Summe von Schauerlichkeit in den Grundlagen des volkstümlichen Christentums steckt, wie sehr der wollüstig grausame Beisatz der fanatisch-religiösen Menschennatur, der in Indien Schiwa und Kali geschaffen hat, auch bei uns in

der Ausgestaltung der „Religion der Milde und der Liebe" tätig gewesen ist. Und auch die dämonische Macht der Massen-Suggestion trat mir wieder einmal entgegen. So innerlich vollkommen frei ich selbst diesen Bizarrerien gegenüberstand, der Stimmung des Ganzen konnte auch ich mich doch nicht völlig entziehen — um so weniger, als ich ja noch unter dem Eindruck der Katastrophe der letzten Tage lebte. Das gelbe Fieber war unleugbar in der Stadt; niemand kannte seinen Herd, aber wer vermochte zu wissen, wie viele unter dieser dampfenden und ringenden Menschenmasse es sich bereits für den nächsten Sprung auserlesen hatte, wieviel verborgene Keime dieser oder anderer Krankheiten bei den Berührungen der Leiber ungefühlt weitergegeben wurden? Es war, als schwebe oben im Dämmerdunkel des Kirchenschiffs unsichtbar der Todesdämon selbst über der Menge, und der Zug des Nachtwindes, der die hängenden Lampen über ihnen hin und wieder schwingen ließ, sei der kalte Hauch seines lautlosen Flügelschlags.

Der Umstand, daß die Dampfschiffahrt auf dem Magdalena bis nach Beendigung der Osterfeiertage vollkommen ruhte, machte mir auch die Ausführung des Planes, die „Castilia" in Cartagena wieder zu erreichen, leider unmöglich; ich mußte nach Puerto Colombia zurück.

Doch besuchte ich vorher wenigstens den Strom selbst. Die Wanderung in den Vormittagsstunden des Karfreitags führte mich an einem kleinen Kanalgraben entlang, der noch innerhalb der Häusergrenze mit einer schwarzschlammigen Verbreiterung austrocknend endigte und aus dessen von flachen Marktkähnen und darin herumwatenden Menschen und Tieren zerwühlter Brühe brodelnde Sumpfblasen emporstiegen. Grenzenlos dehnte sich für den Blick

ringsum die weite, mit Schilf und Busch bestandene Anschwemmungsebene, und völlig flach erschienen auch aufwärts und niederwärts, soweit sie sichtbar waren, die Ufer. Infolge dieser Flachheit war es schwer, die Breite der raschfließenden, vom mitgeführten Schlamm im heißen Sonnenschein bräunlich erglänzenden Wasser des Stroms, den ich nach etwa einer halben Stunde erreichte, abzuschätzen; sie mochte wenig unter einem Kilometer betragen. Eintönig faßte ununterbrochenes grünes Baum- und Buschwerk ohne besondere Physiognomie sie ein, und wenn nicht hier und dort einige Gruppen von Kokospalmen emporgeragt hätten — jenes heut die Tropen aller Erdteile besiedelnden Baumes, der in Mittelamerika vermutlich seine Heimat hat —, so würde das Gemälde gar nichts tropisch Charakteristisches gehabt haben; man hätte es sich in die verschiedensten Erd- und Klima-Gegenden hineindenken können. Am Ufer lag einer der großen Magdalena-Flußdampfer, ein ganz flaches, fährenartiges Schiff, mit einem mächtigen Hausaufbau, von Galerien umgeben; er trug ein Schaufelrad am Heck, Einrichtungen, die auf die Sandbänke des unregulierten Flusses Rücksicht nehmen.

Ein wesentlicher Teil der bedeutenden Stromschiffahrt Barranquillas liegt in den Händen der Deutschen, die auch sonst sichtlich in diesem aufblühenden Hafenplatz eine hervorragende Rolle spielen und mit ihrem Wagemut und ihrer Betriebsamkeit sehr gute Geschäfte machen. Selbst die Revolutionsperiode scheint ihrer Geschicklichkeit wenig geschadet zu haben (Abb. 21).

Eine der bösesten Folgen dieser Bürgerkriege ist eine Zerrüttung der Währungsverhältnisse von schier unglaublichem Grade.

Als die mittelamerikanischen Staaten sich von dem

Joche Spaniens befreiten, schufen sie sich eigene Währungen, denen meist als Normal-Münze der Peso zugrunde lag, dessen Wert = 4 Mark mit dem nordamerikanischen Dollar gut übereinstimmte. Diese Einheitsmünze wurde offiziell in den einzelnen Staatsgebilden verschieden getauft, im Handelsverkehr der Küsten aber vom Volk auch geradezu Dollar genannt. In keinem dieser unreifen, ruhelosen Gemeinwesen konnte sie sich jedoch auf der ursprünglichen Höhe halten, da sie nicht in Gold, sondern in Silber, ja meist nur in wertlosem, durch keine Besitzgrundlagen gedecktem Papier hergestellt wurde; sie sank rasch unter wilden Schwankungen tiefer und tiefer. Nirgends aber hat sie einen so grotesken Sturz erlebt, wie in Kolumbia. In Barranquilla war der Kurs des auch hier als Standardgeld, als unerschütterlicher rocher de bronce im Chaos der mittelamerikanischen Münzverwirrung angesehenen nordamerikanischen Dollars, der im Verkehr als „Dollar Gold“ von dem heimischen unterschieden wird, in den Tagen meiner Anwesenheit sage und schreibe: achttausendsechshundert v. H.! — d. h. wenn man amerikanische Dollars — Gold oder Greenbacks, das war gleich, — in Landesmünze umwechselte, so erhielt man 86 „Dollar“ in kolumbischen Banknoten dafür — ob man umgekehrt das gleiche bekam, war dabei noch sehr die Frage. Ich pflege daher diejenigen meiner Bekannten, die an meinem Körper- und Seelenheil Interesse nehmen, mit der Erzählung zu entsetzen, daß ich noch keine halbe Stunde auf dem festen Boden von Südamerika gewesen wäre, als ich bereits selbfünft für 100 Dollar Schnaps getrunken hätte. In der Tat, in der Pension Inglese, zu der mich Herr R. in seinem Wagen geführt, traf ich noch drei deutsche Herren am Frühschoppentisch, und wir fünf würfelten, der Landessitte gemäß, zwei Runden

Whisky-Soda aus; das Ganze dauerte 15 Minuten und kostete dem Verlierer 101 „Dollar", nominell also 404 Mark! — Als ich Barranquilla wieder verließ, forderte mir der Kutscher für den etwa zehn Minuten langen Weg zum Bahnhof 20 „Dollar" ab. Ich zahlte ihm mit freudigem Erstaunen, denn in Wirklichkeit verkörperte das einen Wert von noch nicht ganz einer Mark.

Absichtlich betonte ich vorher, daß der Kurs in Barranquilla am Tage meiner Ankunft 86% gewesen sei. In anderen Städten standen die Noten wieder ganz anders; im Departement Panama, das infolge der amerikanischen Verwaltung der Isthmus-Eisenbahn solidere Münzverhältnisse hat, nimmt man das Papier der eigenen Zentralregierung sogar überhaupt nicht. Aber auch in ein und demselben Orte schwankt die Valuta hin und her; es war durchaus denkbar, daß in Barranquilla der Golddollar morgen statt 8600 auf 5000% sank oder gar auf 20000 stieg. Der Wert der Landesmünze regelte sich einfach nach ihrem täglichen praktischen Bedarf als Zahlungsmittel. Eine einzige große Firma, die für gewisse Ausgaben: Lohnzahlungen oder Ankäufe im Innern, sehr viel Landesmünze brauchte, konnte den Kurs in die Höhe schnellen oder durch Abstoßen eines größeren Betrages davon ihn sinken lassen. Die schmutzigen Lappen schlechten Papiers, mit denen man sich für den täglichen Verkehr die Taschen vollstopfen mußte, greifen sich schnell ab, und die sparsame Regierung prägt zur Ergänzung nur die größeren Noten neu, was natürlich zu einer wachsenden Kalamität im Kleinverkehr und zu immer weiterer Entwertung führt. Wenn das nicht anders wird — und es ist schwer zu sehen, wie es anders werden soll —, werden die großen Kaufmannsfirmen wohl zu dem Auskunftsmittel greifen müssen, wie man es in Honduras

und Guatemala bereits in Anwendung gebracht hat, nämlich private Kreditzeichen auszugeben.

Infolge dieser Wertlosigkeit und des Mangels an Landesmünze ist der europäische Kaufmann hier natürlich auf die größte Vorsicht angewiesen. Er muß seine Geschäfte möglichst von Fall zu Fall ohne lange Kredite machen und sich auf Zahlung in solchem Geld nur dann einlassen, wenn er selbst dies Zahlungsmittel gleich wieder abzugeben Gelegenheit hat. Nach den Äußerungen meiner Bekannten scheint er das hier gut gelernt zu haben. Den Schaden dieser unseligen, durch die Eifersucht der Parteiführer verursachten Verhältnisse hat natürlich das niedere Volk zu tragen, dessen Arbeit lediglich mit dieser wertlosen Münze bezahlt wird und das seine Ersparnisse darin anlegt.

Als ich am Oster-Sonnabend von Barranquilla wieder nach Puerto Colombia zurückreiste, war ich begleitet von einem jungen deutschen Kaufmann aus Bogotá, Herrn P., der vor kurzem mittels der Magdalena-Stromfahrt angekommen war und sich, da er eine ungewöhnliche Mattigkeit im ganzen Körper, Gliederziehen und Kopfschmerz spürte, von plötzlicher Furcht ergriffen, auf die See flüchtete. Hier brach in der Tat am nächsten Tage ein typisches Malariafieber mit Schüttelfrost, Phantasieren und darauf folgendem heftigem Schweiß aus, verbunden mit der betäubenden Angst, die den zum erstenmal einem Malaria-Anfall unterliegenden Patienten in der Regel packt. Er glaubte seine letzte Stunde nahe und wollte vor dem Kapitän und mir seinen letzten Willen aufsetzen. Wir konnten ihn lächelnd beruhigen, es war sichtlich eine ziemlich leichte Attacke; allein auch dies half mir die Empfindung bestätigen, wie hart die Existenz der weißen Kolo-

nisten in diesen Gegenden ist. Ewig von Krankheiten bedroht und sicher, im Laufe der Zeit von einer oder der anderen in seinem Organismus durchschüttelt zu werden, unter der Last einer unveränderlichen Hitze erschlaffend, und vor allem jeder äußeren Anregung in einem kaum erträglichen Maße beraubt, hat er keinerlei anderen Entgelt, als die Möglichkeit, rascher und mehr Geld zu verdienen, als in Europa. Deshalb aber ist dies etwas, was man ihm von ganzer Seele gönnen und wünschen kann.

Am Ostermorgen fuhren wir wieder auf heißer, dunstiger See, fernab von der unzureichend vermessenen Küste. Dann aber, am Nachmittag, stieg aus den Wellen ein wunderbares Bild vor mir empor: die Stadt Cartagena mit ihren weißen Wällen, so flach und unmittelbar am Meere gelegen, daß sie ähnlich wie das spanische Cadiz auf dem Wasser zu schwimmen schien.

Cartagena! Unter dieser Überschrift sind viele Seiten meines Tagebuches voll von den Ausdrücken des größten Interesses und der Freude. Endlich einmal, was mir bisher gefehlt, in einem Stadtbilde dieser Weltgegend Monumentalität und Charakter; endlich einmal ein Anhauch alter Größe; endlich ein architektonisches Zeugnis des gewaltigen Geistes jener Spanier, die einst das Weltreich der nicht untergehenden Sonne schufen!

Cartagena de las Indias ist die älteste Europäer-Stadt Südamerikas; die Spanier gründeten sie schon im Jahre 1533 in der Nachbarschaft eines jetzt stark versandeten Seitenarms des Magdalena, und eine ruhmvolle Geschichte ist mit ihr verknüpft. Nach der vorübergehenden Eroberung durch Franz Drake 1585 wurde sie mit den gewaltigen Befestigungswerken versehen, die noch heute Bewunde-

rung erregen. Mit Bogotá abwechselnd ist Cartagena die Hauptstadt des Vizekönigreichs Neu-Granada gewesen, aus dem das heutige Kolumbia hervorgegangen ist. Ihr trefflicher Hafen versammelte die berühmten Silberflotten Spaniens vor ihrer Überfahrt nach der Heimat, und der Reichtum schlug deshalb hier seinen Sitz auf. Am Anfang dieses Jahrhunderts wurde sie dann einer der Ausgangspunkte des großen Befreiungskampfes gegen die Herrschaft der Spanier. Von hier nahm Bolivar seinen ersten Siegeslauf bis zur Einnahme von Caracas; hierher warf er sich zurück, nachdem seine Kampagne in Venezuela gescheitert war. In einer der Straßen Cartagenas wird noch heut sein Haus dem Fremden gezeigt und auf dem mit rotblühenden Akazien bestandenen Hauptplatz der Stadt ist ihm eine künstlerisch freie und schöne Reiterstatue gesetzt worden. Im Jahre 1815 wurde die Stadt durch Übermacht des durch seine späteren Rachetaten furchtbar gewordenen spanischen Generals Morillo erobert; jedoch nur durch Hunger, er vermochte die alten Wälle nicht mit stürmender Hand zu nehmen. Einige Jahre später wurde sie wieder befreit und zum Hauptort des Föderativstaats Bolivar erwählt. Heut ist sie infolge Versandung ihres Hafens und des zu dem Mündungsarm des Magdalena geführten Schiffahrtskanals durch ihre Nachbarin Barranquilla überflügelt worden. Der Handel geht immer mehr zurück, die Einwohnerzahl ist auf 10000, die Hälfte der glücklicheren jüngeren Rivalin, herabgesunken, und es ist ziemlich unklar, wovon die Masse der Bevölkerung eigentlich ihr Leben fristet.

Wegen dieser Versandung des älteren Hafeneingangs muß man heut einen fast zweistündigen Umweg nach Süden nehmen, um durch die sogenannte boca chica in die durch vorgelagerte Inseln gebildete große und schöne Binnen-

lagune Cartagenas zu gelangen. Zweimal genießt deshalb der von Barranquilla Kommende den Anblick der Stadt über dem Meere, beidemal anders und beidemal prachtvoll. Zuerst schwebte die Stadt langsam östlich von uns in der etwas umschleierten Ferne als einheitliche weiße Masse vorüber und verschwand wieder, eine undeutliche, aber die Erwartung hochspannende Erscheinung. Dann näherten wir uns ihr von neuem aus Süden und ankerten nun dicht vor ihrem scharf und klar umrissenen Bilde, auf dem die helle Nachmittagssonne glühte. Ein glänzender, wunderschöner Anblick! Die leuchtende, rechts und links von dichten Mangroven eingefaßte Hafenfläche lag teils in schimmernder Spiegelglätte, teils legte sie ein strichweiser Wind in smaragdgrüne Streifen. Über ihr erbaute sich im Halbrund vor uns die alte Stadt mit mächtigen schwimmenden Wällen aus grauen Quadern; dunkle Gärten grünten darauf, und imposante Kuppelkirchen und riesenhafte Kloster- und Kollegiengebäude stiegen in den Himmel empor. Im Hintergrunde zur Rechten grüßte die stolzgeformte Höhe, die den Namen la popa führt und von einem malerischen, weit in die Lande schauenden Klosterbau gekrönt ist.

Zwei Tage lang bin ich unter freundlichster Führung des deutschen Konsuls, Herrn Gläser, in Cartagena umhergestreift, und mit immer neuem Entzücken. Grandios sind die alten Wälle, mit jenem stolzen Herrensinn erbaut, der an die Ewigkeit seines Besitzes glaubt. Sie sind nicht sehr hoch, aber gewaltig breit, aus mächtigen silbergrauen Korallenblöcken gefügt. Der Mörtel ist so fest, daß der feuchte Hauch des Meeres auf der Wetterseite nur die Quadern selbst angreifen konnte; erhaben wie ein Gitterwerk stehen die alten Mörtelfugen darüber. Oben auf den Plattformen ist die Zementierung noch so fest, daß keinerlei Vegetation dort hat Fuß fassen

können. Hier und da schaut man durch Öffnungen in die großen dunklen Behälter hinab, die das auf die Mauern fallende Regenwasser für die Zeiten der Belagerung sammeln; anderswo unterkellern weitläufige Gefängnisse die Wälle. Mit Schaudern blickt man in die finsteren, feuchten Hallen, daran denkend, wie viele Schreie der Verzweiflung in ihnen erstickt sein mögen. Sklaven haben ja diese Mauern für das harte Geschlecht aufgeführt, das hier seine Zwingburg schuf; unsäglich viel Düsteres wird mit ihnen zusammenhängen.

Heut aber ist es wundervoll, in der Abendkühle auf ihnen dahin zu wandeln, wenn die Buben um die alten Kanonen spielen und die buntgekleideten Mädchen plaudernd auf den niedrigen Brüstungen sitzen; draußen taucht die Sonne in das grenzenlose Weltmeer, und unablässig wandern die silbrigen Wogen aus der Ferne gegen den Fuß der Mauern heran, wie sie es seit Jahrhunderten in ewigem Rhythmus getan haben.

Schön ist auch die Stadt im Innern dieser Mauern. Der Nachlaß ihrer alten Größe ist doch noch mächtig und gibt ihr einen unvergleichlich vornehmeren Anstrich, als Barranquilla ihn besitzt. Die Straßen sind eng, aber malerisch, vielfach von mächtigen alten, palazzoartigen Häusern gebildet, mit großen Torwegen und schweren alten Türen. Ganz wie in Spanien schaut man durch diese in geräumige, von schönen Gittern abgeschlossene und von Galerien umgebene Innenhöfe, die Patios, hinein, in denen Brunnen zwischen riesenblätterigen Bananenbüschen stehen. Außen tragen die Fenster Gitter und kleine Balkons, mit langen Tüchern verhängt, ganz wie daheim in Sevilla und Granada. Großartige Kathedralen recken sich über die Masse der braunen Ziegeldächer empor, mit ihren hochgewölbten,

dämmrigen Innenräumen wundervolle kühle Zufluchtsorte in der Sonnenglut. Ist auch der Schatz an Schmuckwerk, Märtyrerbildern, Kruzifixen, Altarschreinen, Grabmonumenten in ihnen heut ärmlich, so wirken doch die riesigen Pfeilerhallen noch immer mit imponierender Größe. Wie eine Dichtung mutete mich ein mitten in der Stadt entdeckter weitläufiger alter Klosterhof an, mit schattigen Kreuzgängen und absolutem Schweigen unter der grünen Einsamkeit seiner Akazien- und Mango-Wipfel; wie ein Schrei aus der finsteren Zeit der spanischen Inquisition der Anblick eines schweren Eisenrostes mit fußlangen dolchartigen Stacheln, der heut als Fenstergitter in eine Kirchenwand eingelassen, ehemals aber ein Marterinstrument gewesen ist.

Auch den Berg der Popa bestieg ich, in einem glühenden Sonnenbrand, der mich zwang, alle zehn Minuten stillzustehen, um mein übermäßig schlagendes Herz sich beruhigen zu lassen. Herrlich aber war von dort der Blick auf Cartagena; man sieht, daß die Stadt auf einer großen Insel liegt und weiß wie eine phantastische Riesenblume zwischen Lagune und Meer schwimmt.

Als ich durch die kühlen Hallen und leeren Kreuzgänge des alten, verfallenden Klosters dort oben schritt, tobte eine Rotte halbwüchsiger Knaben mit großem Lärmen darin herum. Sie spielten offenbar Revolution, und ich sah, wie sie eine Anzahl Gefangener mit Hilfe von Kupferdrähten irgend einer zerstörten Telegraphenleitung bei den Knöcheln an die Steinbalustraden einer Galerie gefesselt hatten: zweifellos ein Nachhall der wilden Zeit, die sie mit angesehen; und wer die hageren, schon jetzt leidenschaftverzerrten Züge dieser Jungen sah, konnte nicht zweifeln,

daß sie dereinst ein ebenso wildes Hadergeschlecht abgeben werden wie ihre Väter.

Cartagenas Lage würde auch heute noch günstig genannt werden können, wenn eine zielbewußte und geldkräftige Verwaltung die notwendigen Verbesserungen ausführte. Es hat an sich einen ungleich günstigeren Hafen als Barranquilla in Puerto Colombia — soviel mir bekannt, überhaupt den besten an der ganzen Nordküste Südamerikas; er müßte nur durch Baggerungen und Schutzbauten wieder hergerichtet werden. Ferner würde es verhältnismäßig leicht sein, einen leistungsfähigen Schiffahrtskanal zum Magdalena an Stelle des älteren, verkommeneren herzustellen. Damit würde die alte Stadt der eigentliche Ausgangspunkt der wichtigsten Großhandelsstraße des Landes werden. Allein wo ist in diesem Staat an so etwas zu denken! Der schlimmste Feind Kolumbiens ist seine Nation und diese wird schwerlich zu ändern sein.

Wieder rief, am Morgen des 14. April, die Dampfpfeife zum Abschied. Noch einmal nahm ich vom Bordrand aus das große, melancholisch schöne Gemälde der alten Stadt in mich auf, während die Besatzung unseres Schiffes mit den Händlern in den Booten feilschte, die alles mögliche Getier und Raritäten feilboten: Papageien in den verschiedensten Farben, schwarze und graue Affen, Schildkröten, Marder, ein schwerfällig-scheußliches Faultier, Leopardenfelle, Muscheln und Früchte aller Art. Unsere „Castilia“ war bereits eine reine Menagerie — hoch in den Lüften auf dem Drahtseil zwischen den beiden Masten turnte schon eine entsprungene Affenmutter mit ihrem Jungen auf dem Rücken vor den Augen des verblüfften Besitzers unerreichbar herum, und wo man ging, konnte

man unversehens auf kleine flügelgestutzte grüne Vögel treten. Endlich lösten wir den Anker und durchmaßen wieder rückwärts die breite buschumsäumte Lagune.

Hinter mir lag nun auch Cartagena, die alte Silberstadt, versunken wieder für mich, wie sie es für die Geschichte seit langem ist; hinter mir — ich vermute für immer — die Küste eines Erdraums, der noch eine Zukunft haben mag, aber eine nahe gewiß nicht. Vor mir jedoch jetzt, nicht mehr fern hinter dem gleißenden Rund des einsamen Meeres, eine Stelle des Globus, wo vielleicht binnen kurzem der vollste Strom des großen Lebens brausend vorüberziehen wird — der Isthmus von Panama!

Der Panama-Kanal.

Ich beginne mit einer kurzen Übersicht über die Geschichte des Problems.

Kein kostbareres Motto kann ich dabei vorausschicken, als die nachfolgende Stelle aus Goethes Gesprächen mit Eckermann, auf die mich ein Freund aufmerksam gemacht hat.*) Wie eine Ouvertüre die Hauptmelodien einer Oper, so läßt sie die wesentlichsten unter den uns in dieser Geschichte entgegentretenden Gedanken bereits fast vollzählig anklingen. Sie findet sich in der Reclamschen Ausgabe der „Gespräche" im III. Bande, Seite 83 f.

„1827, Mittwoch, den 21. Februar. Bei Goethe zu Tische. Er sprach viel und mit Bewunderung über Alexander von Humboldt, dessen Werk über Cuba und Kolumbien er zu lesen angefangen, und dessen Ansichten über das Projekt eines Durchstichs der Landenge von Panama für

*) Die Stelle ist in den letzten Monaten mir mannigfach auch bei anderen Autoren begegnet, die über den Panama-Kanal schrieben. Um dem Verdacht eines Plagiats zu entgehen, bemerke ich, daß ich mit ihr bereits meinen Panama-Brief an die „Tägl. Rundschau", (abgedruckt am 25. Sept. 1903) eingeleitet habe.

ihn ein ganz besonderes Interesse zu haben schienen. „Humboldt", sagte Goethe, „hat mit großer Sachkenntnis noch andere Punkte angegeben, wo man mit Benutzung einiger in den Mexikanischen Meerbusen fließenden Ströme vielleicht noch vorteilhafter zum Ziele käme, als bei Panama. Dies ist nun alles der Zukunft und einem großen Unternehmungsgeiste vorbehalten. So viel ist aber gewiß, gelänge ein Durchstich derart, daß man mit Schiffen von jeder Ladung und jeder Größe durch solchen Kanal aus dem Mexikanischen Meerbusen in den Stillen Ozean fahren könnte, so würden daraus für die ganze zivilisierte und nichtzivilisierte Menschheit ganz unberechenbare Resultate hervorgehen. Wundern sollte es mich aber, wenn die Vereinigten Staaten es sich sollten entgehen lassen, ein solches Werk in die Hände zu bekommen. Es ist vorauszusehen, daß dieser jugendliche Staat, bei seiner entschiedenen Tendenz nach Westen, in 30 bis 40 Jahren auch die großen Landstrecken jenseit der Felsengebirge in Besitz genommen und bevölkert haben wird. Es ist ferner vorauszusehen, daß an dieser ganzen Küste des Stillen Ozeans, wo die Natur bereits die geräumigsten und sichersten Häfen gebildet hat, nach und nach sehr bedeutende Handelsstädte entstehen werden, zur Vermittlung eines großen Verkehrs zwischen China nebst Ostindien und den Vereinigten Staaten. In solchem Falle wäre es aber nicht bloß wünschenswert, sondern fast notwendig, daß sowohl Handels- als Kriegsschiffe zwischen der nordamerikanischen und östlichen Küste eine raschere Verbindung unterhielten, als es bisher durch die langweilige, widerwärtige und kostspielige Fahrt um das Kap Horn möglich gewesen. Ich wiederhole also: es ist für die Vereinigten Staaten durchaus unerläßlich, daß sie sich eine Durchfahrt aus dem Mexikanischen Meerbusen

in den Stillen Ozean bewerkstelligen, und ich bin gewiß, daß sie es erreichen."

Für die Beurteilung des Goetheschen Genius ist diese Äußerung nicht weniger interessant, als für die Geschichte der Kanalidee selbst; sieht doch die beherrschende Klarheit dieses wunderbaren Geistes so richtig die wirkliche Entwicklung der Frage voraus, daß auch heute noch, nachträglich, kaum treffender darüber gesprochen werden kann, als es hier dreiviertel Jahrhundert vorher geschehen ist.

Der Gedanke eines Durchstichs von Mittelamerika ist freilich wesentlich älter als Goethe; er ist fast so alt wie die Entdeckung Amerikas selbst. Und ganz begreiflicherweise. Sobald man in Europa staunend erkannt hatte, daß die durch Kolumbus entdeckten Länder nicht die von ihm und seinen Zeitgenossen erstrebten Küsten Ostasiens, sondern die eines ganz neuen Erdteils waren, die gerade im Gegenteil sich quer über den Weg dahin legte; seit man ferner erfahren, wie erstaunlich schmal nur diese Schranke in ihrer Längsmitte war, und seit endlich Vasco Nuñez Balboa, im Jahre 1513 über den Isthmus schreitend, den jenseitigen Ozean erreicht und ihn in feierlicher Handlung mit allen Küsten und Inseln für den König von Spanien in Besitz genommen hatte, lag der stürmischen Kühnheit jenes Heroenzeitalters, die das Wort „unmöglich" nicht in ihrem Wörterbuch hatte, nichts näher, als die von der Natur getrennten beiden Weltmeere, über welche die Krone Kastiliens jetzt gebot, durch Menschenkraft zu verbinden. Der erste, der den Gedanken eines interozeanischen Kanals durch Mittelamerika ernsthaft erwog, ist kein Geringerer, als der geniale Eroberer des Aztekenreiches, Ferdinand Cortez, gewesen. Er dachte, wie leicht verständlich ist, vor allem an den zu Mexiko gehörigen Isthmus von Tehuan-

tepec. Der Kaiser Karl V. selbst interessierte sich lebhaft für die Kanalpläne und regte verschiedene andere Forschungen und Entwürfe an, unter denen im Jahre 1528 auch schon ein Plan für den Isthmus von Panama unter Benutzung des Chagres-Flusses auftaucht; neben diesem etwas später auch schon ein solcher durch Nicaragua.

Die der großen Zeit folgende Epigonen-Epoche ließ freilich sehr bald all diese Gedanken in der Wurzel verkümmern. Die engherzige Politik, die in der Monopolisierung der Kolonien, in der Geheimniskrämerei und Fernhaltung der Fremden der Weisheit letzten Schluß erkannte, veranlaßte die Spanier bald, eine bequeme Verbindung beider Meere eher zu fürchten als zu wünschen. Wunderliche theologische Marotten kamen hinzu,*) und schließlich verbot Philipp II. bei harter Strafe, überhaupt nur von einem Kanal zu sprechen.

Erst das neunzehnte Jahrhundert, das große Säkulum der Naturerkenntnis und Naturunterwerfung, das Zeitalter der Technik und des Weltverkehrs, der ungeheuren Expansion der Kulturmächte überhaupt, erfaßt den Gedanken mit neuer, verdoppelter Energie. Zu den bedeutendsten Anregern dafür gehört Alexander von Humboldt. Zuerst nahm naturgemäß Spanien, wo schon im Ausgang des achtzehnten Jahrhunderts liberale Regungen ein neues Verständnis verbreitet hatten, die Führung, und es kam im Jahre 1814 zu einem förmlichen Votum der Cortes, daß ein mittelamerikanischer Kanal zu schaffen sei.

*) José de Acosta erklärte einen Durchstich des Festlandsdammes von Mittelamerika für Sünde, da Gottes Weisheit ihn erschaffen habe, um die Gewalt der Meereswellen nicht zu groß werden zu lassen! Vgl. für diese und andere Angaben F. Lampe's ausgezeichnete Abhandlung: Der Mittelamerikanische Kanal. Berlin, 1902.

Dieser erste feierliche Beschluß des großen Werkes hat einen tragischen Beigeschmack. Es war zu spät für Spanien für solch ein Werk, er wurde übertönt von dem Krachen des Zusammenbruchs der spanischen Weltherrschaft. Zwei jüngere Rivalen übernahmen die Erbschaft der Idee.

Der eine dieser beiden war England. Die Antillenbesitzungen der Engländer, insbesondere die Insel Jamaika, lagen ja bereits an der Schwelle eines Durchgangs durch Mittelamerika, aber ihre lang vorbereitende Voraussicht begnügte sich damit nicht; sie besetzten auch auf dem Isthmus selbst die sogenannte Moskitoküste östlich von Nicaragua, einschließlich des Hafens von Greytown, um dadurch von vornherein sich die Herrschaft über die damals im Vordergrund des Interesses stehende Kanalroute durch Nicaragua zu sichern (1848). Das aber erregte einen Sturm der Entrüstung in der anderen der beiden Großmächte, derjenigen, die in immer wachsendem Maße den Anspruch erhob, die Geschicke des amerikanischen Kontinents allein zu bestimmen — in der nordamerikanischen Union. Goethes Vermutung rechtfertigend, erkannten die Nordamerikaner sehr bald, daß der Kanal vor allem für sie von grundlegender Bedeutung werden müsse. Unter ihrem lauten Protest gab England seine Ansprüche an die Moskitoküste wieder auf und begnügte sich mit dem bekannten, nach den beiden Unterhändlern, dem Amerikaner Clayton und dem Engländer H. Lytton Bulwer (einem Bruder des Dichters), benannten Clayton-Bulwer-Vertrag von 1850, der dahin ging, daß keine der beiden Mächte selbständig einen mittelamerikanischen Kanal bauen und unter ihre Kontrolle nehmen sollte.

Damit war der Kanalbau in die Bahnen privater Unternehmung gedrängt. Es hat an Anläufen dazu nicht

gefehlt; wir können aber alle die mit unzureichenden Mitteln unternommenen Studien und Bauversuche bis zum Beginn der siebziger Jahre übergehen. Hier erst beginnt die große Epoche der Kanalgeschichte.

Vorbereitet wird sie durch zwei Ereignisse, welche die Idee trotz der durch die Forschung immer deutlicher herausgestellten natürlichen Schwierigkeiten des Unternehmens seit der Mitte des Jahrhunderts ganz besonders kräftigen halfen: das Goldfieber von Kalifornien und der Bau des Suezkanals. Ersteres förderte die Entwickelung des Westens der Union noch rascher, als es Goethe vorausgesagt, und der ununterbrochene Strom von Menschen und Waren, der sich nach Kalifornien drängte, rief bereits 1855 die Eröffnung der in wenigen Jahren mit nordamerikanischem Gelde erbauten und seitdem von Nordamerikanern verwalteten Panama-Eisenbahn hervor, welche diese Erdstelle wieder, wie in dem „goldenen" Zeitalter der spanischen Herrschaft, zu einem Durchgangspunkt ersten Ranges machte. Letzteres, die Inangriffnahme und glückliche Vollendung des Durchstichs von Suez, die außerordentliche Steigerung des Weltverkehrs durch ihn und vor allen Dingen sein über alles Erwarten günstiger Geldertrag für die Aktionäre, erfüllte unternehmende Gemüter mit hochfliegenden Phantasien eines ähnlichen Gelingens in Mittelamerika.

Unter dem Einfluß dieser Stimmungen begannen im Anfang der siebziger Jahre mehrjährige und im großen Stil ausgeführte wissenschaftliche Untersuchungen aller für einen Kanal in Frage kommenden Gegenden Mittelamerikas, zuerst auf Veranlassung der nordamerikanischen Regierung, dann einer französischen Kapitalisten-Gesellschaft unter Vorsitz des Generals Türr. Das Ergebnis dieser Arbeiten war, daß von all den zahlreichen seit den Tagen Karls V.

vorgeschlagenen Linien für den Kanal, vom Isthmus von Tehuantepec bis zum Flußtal des Atrato in der Nordwestecke des südamerikanischen Festlandes, nur zwei ernsthaft in Frage kommen können: die Landenge von Panama, die schmalste und zugleich nahezu niedrigste Stelle des Kontinents, und die Senke, in welcher der große See von Nicaragua liegt. Letztere Strecke ist zwar erheblich breiter, allein hier ist die Wasserscheide zwischen den Ozeanen noch niedriger und ein großer Teil des zu schaffenden Schiffahrtsweges durch den See bereits gegeben (s. Kärtchen b. S. 198).

Seitdem sind Panama- und Nicaragua-Kanal die beiden wetteifernden Entwürfe, und sie spalten die Gesamtheit der Kanalinteressenten, wie einst die Schlachtrufe „Hie Welf, hie Waibling!“ die Kämpfer des Mittelalters.

Den ungeheuren Vorsprung, zuerst praktisch in Angriff genommen zu werden, errang der Panama-Kanal. Auf dem im Jahre 1879 nach Paris einberufenen internationalen Kolonialkongreß unter dem Vorsitz des genialen Suezkanal-Schöpfers Ferdinand von Lesseps, den auch die Amerikaner beschickten, wurde mit überwältigender Mehrheit diese Linie als die beste empfohlen. Unter den Gründen dafür war der am meisten ausschlaggebende der Umstand, daß man hier allein die Möglichkeit habe, einen Kanal im Meeresniveau, wie bei Suez, zu erbauen, während der Kanal durch Nicaragua wegen des großen, mit seiner Oberfläche 33 Meter über dem Meeresspiegel gelegenen Binnensees immer eine Schleusentreppe werden muß.*) Nur ein Niveau-Kanal aber sei für die Bedürfnisse des

*) Der Gedanke, den Spiegel des Sees selbst durch Auslaufenlassen bis zum Meeresniveau zu erniedrigen, ist unannehmbar, da der See großenteils sehr flach ist und zu klein werden würde.

Weltverkehrs, wie insbesondere Lesseps mit Energie verfocht, die einzig befriedigende Lösung.

Die Folge dieses Kongresses war die merkwürdige Tatsache, daß weder die Nordamerikaner, noch die Engländer, sondern eine Privatgesellschaft der als Nation an dem Unternehmen so gut wie gar nicht interessierten Franzosen den Bau des mittelamerikanischen Kanals begann.

Die Geschichte der Lessepsschen Panama-Kompanie ist bekannt. Vom Jahre 1881 bis 1888 war sie, fast ausschließlich mit französischem Gelde, auf der Linie von Colon nach Panama tätig, bis ihr, nachdem mehr als eine Milliarde Francs teils für den Kanal, teils für andere zweifelhafte und unzweifelhafte Zwecke verausgabt war, das Geld ausging und sie Anfang 1889 die Arbeiten einstellen mußte. Die bereits geschaffenen Anlagen gerieten bei der Gewalt der zerstörenden Kräfte in diesem Klima binnen wenigen Jahren in einen Zustand der Verwahrlosung, über die einzelne Reisende, die den Isthmus passierten, mit Schaudern berichteten.

Weniger allgemein vertraut ist man dagegen bei uns mit der weiteren Entwicklung des Unternehmens. Unter dem Nachhall des Panamakrachs ist es außerhalb Frankreichs fast ganz unbeachtet geblieben, daß die Liquidation der Gesellschaft niemals effektiv geworden ist. Es gelang, eine neue Gesellschaft zu gründen, an deren Gewinne die Gläubiger der alten mit 60 v. H. beteiligt blieben und die daher in gewissem Sinne als ein Wiederaufleben der alten angesehen werden kann. Diese wiederum französische Compagnie Nouvelle du Canal de Panama mit dem Sitz in Paris konstituierte sich im Jahre 1894, mit dem verhältnismäßig bescheidenen Kapital von 65 Millionen Franken, übernahm das gesamte aktive Besitztum und die Rechte der alten Ge-

sellschaft und begann sofort die Arbeit von neuem, diesmal mit verständiger Besonnenheit. Natürlich waren sich die Unternehmer darüber klar, daß sie mit ihren Mitteln das gigantische Werk nicht zu Ende führen konnten; ihre Absicht ging dahin, die bedeutenden in den bereits ausgeführten Arbeiten, Anlagen und Maschinen steckenden Werte vor dem weiteren Verfall zu schützen und durch Erfüllung der von der kolumbischen Regierung gestellten Bedingung der Weiterarbeit die ausschließliche Konzession aufrecht zu erhalten, um beides gelegentlich vorteilhaft an eine mächtigere Nachfolgerin verkaufen zu können. Diese Konzession der Republik Colombia, zu welcher der Isthmus von Panama gehörte, ist seit 1881 mehrmals verlängert worden und läuft jetzt bis zum 31. Oktober 1910.

Wir pflegen in Deutschland mit dem Namen Panama lediglich den Begriff eines Schandflecks für die französische Nation zu verbinden. Aber wir sind darin nicht gerecht. Die furchtbaren Veruntreuungen, die bei dem Panamaskandal zutage traten, sind doch schließlich nur eine Seite der Sache. Liegt nicht in der feurigen Energie und Opferwilligkeit, mit der die Nation an das große Werk heranging, an dem sie gar kein unmittelbares Interesse hatte, zugleich unleugbar eine bedeutende Summe von Idealismus? Die finanziellen Vorteile nach Art der Suezaktionäre, die man den kleinen Sparern Frankreichs versprach, haben allein nicht hingereicht, den Gedanken im ganzen Volke so populär zu machen; der Appell an das Ehrgefühl der Nation, an die Notwendigkeit, die durch den Krieg mit Deutschland erschütterte Gloire Frankreichs wiederherzustellen, an große allgemeine Humanitätsideen überhaupt hat wesentlich mit dazu beigetragen. Und der neuen Kompagnie darf man auch das Zeugnis nicht versagen, daß sie in ernsthafter

Arbeit gerettet hat, was zu retten war, und das Werk technisch und wissenschaftlich in einem sehr viel besseren Zustande erhalten hat, als man bisher gemeinhin glaubte.

Während dieser Vorgänge hatte aber auch das Nicaragua-Projekt nicht geschlummert. In den Vereinigten Staaten war man zuerst verblüfft und dann sehr ungehalten, daß eine französische Gesellschaft sich dieser so insbesondere als nordamerikanisch angesehenen Angelegenheit bemächtigte; es entstand die Idee, ein amerikanisches Konkurrenzunternehmen durch die Nicaragua-Senke auszuführen. Freilich ist es mit den Beweggründen zu der lebhaften Fürsprache, die der Plan in Presse und Parlament erfuhr, eine eigentümliche Sache. Zum nicht geringen Teil ging sie wahrscheinlich im geheimen von Kreisen aus, die in Wirklichkeit von je hartnäckig bestrebt gewesen sind, eine interozeanische Kanalverbindung durch Mittelamerika überhaupt zu verhindern, nämlich von den großen Eisenbahngesellschaften, die den Frachtverkehr über den Kontinent in ihrer Hand behalten wollten. So verwunderlich das klingt, es barg sich in dieser eifrigen Förderung des Nicaragua-Projekts doch eine sehr geschickte Operation, denn die drohende Nebenbuhlerschaft eines Nicaragua-Kanals war ein treffliches Mittel, die Aussichten des bereits schwankenden Panamawerkes noch mehr untergraben zu helfen. War aber das erst zusammengebrochen, dann war vor allem diese nächstliegende Gefahr beseitigt, und man konnte dann noch immer von der Unterstützung zur Befehdung des Nicaragua-Projekts umschwenken.

So entstanden während der achtziger und neunziger Jahre nicht weniger als drei amerikanische Nicaragua-Kanal-Gesellschaften, zum Teil mit großen Mitteln, von denen eine auch tatsächlich bereits den Bau begann. Doch kamen

diese Arbeiten nicht über die ersten Anfänge hinaus, denn nach dem Zusammenbruch der französischen Kompagnie erlosch plötzlich in Amerika ein großer Teil der lauten Begeisterung für diesen Kanal; die Gesellschaften brachen zusammen, ohne daß die Öffentlichkeit überall besser als bei Panama über den Verbleib ihrer Millionen unterrichtet worden ist, die bisherigen Arbeiten und Anlagen verfielen und verkamen so gut wie völlig in Urwald und Sumpf.

So erschien denn am Ausgang des Jahrhunderts, das uns den Suezkanal gegeben, die Aussicht auf das Zustandekommen irgend eines mittelamerikanischen Kanals überhaupt so gering wie möglich.

Allein es sollte nicht völlig zu Ende gehen, ohne daß politische Ereignisse den Gedanken mit elementarer Gewalt und in neuer Form wieder lebendig werden ließen. Der spanisch-amerikanische Krieg brach aus, und der leichte Sieg über die alte europäische Weltmacht ergriff wie ein Rausch das Volk der Vereinigten Staaten; die Besetzung von Kuba, die Einverleibung von Puerto Rico, den Philippinen, den Sandwich-Inseln, von einem Teile von Samoa und den Marianen — alles das führte einen Sturmwind neuer politischer Ideen durch die Gemüter. In den breitesten Schichten des Volkes entzündete sich fast plötzlich das Verlangen nach einer großen auswärtigen Weltpolitik und nach überseeischer Machtentfaltung, und daß man zu diesem Zwecke die beiden großen Meere, an denen die Union liegt, vereinigen und durch eine solche Verbindung die maritime Kraft der Nation ähnlich verdoppeln müsse, wie durch den Kaiser-Wilhelms-Kanal die deutsche verdoppelt worden ist, erwuchs zur unwiderstehlichen Überzeugung. Ganz besonders hat ein einzelner Umstand zur Popularisierung dieses Gedankens

beigetragen, der ungeheure Umweg von 13000 Seemeilen nämlich, den das amerikanische Kriegsschiff „Oregon" um das Kap Horn herum machen mußte, um von der kalifornischen Westküste her zu dem atlantischen Geschwader stoßen zu können.

Der Kanal mußte ein solcher werden, der ganz in den Händen der Nation Nordamerikas war; nicht ein internationales Privatunternehmen, wie das Lessepssche, sondern ein staatlich-nationales, wie der deutsche Nord-Ostseekanal. Und da die bisherige Kanalgeschichte ohnehin erwiesen hatte, daß eine private Kapitalistengesellschaft, die auf eine baldige Verzinsung ihres Unternehmens rechnen muß, schwerlich je imstande sein wird, die außergewöhnlichen Kosten dieses Durchstichs zu tragen, so forderte also die öffentliche Meinung, daß die Regierung den Bau übernehmen solle.

Mit großer Energie trat diese auch sogleich der Ausführung dieses Gedankens näher. Die allgemeine Neigung im Volke wandte sich zwar aus alter Gewohnheit dem Projekt des Nicaraguakanals zu, mit dem man sich in den Vereinigten Staaten seit einem halben Jahrhundert vorzugsweise beschäftigt hatte; allein der Senat in Washington bewilligte trotzdem im Januar 1899 eine sehr bedeutende Summe, um durch eine Kommission unter dem Vorsitz des Generals Walker von neuem sämtliche Stellen Mittelamerikas, die auch neben den beiden Hauptlinien etwa in Betracht kommen könnten, zu bereisen und das ganze Problem noch einmal von Grund aus zu studieren. Auch eine Studienreise zu den bedeutendsten Kanälen der alten Welt war darin eingeschlossen.

Drei Jahre lang arbeitete die Kommission mit großem Eifer. Ihr erster zusammenfassender Bericht, den sie schon 1901 dem Senat erstattete, lautete rund und klar: die empfehlenswerteste Route für einen Kanal unter Kontrolle,

Betrieb und Eigentum der Vereinigten Staaten ist diejenige durch Nicaragua.

Inzwischen war es den diplomatischen Bemühungen des Washingtoner Kabinetts gelungen, die in den südafrikanischen Krieg verwickelten Engländer zum Rücktritt von dem alten Clayton-Bulwer-Vertrag zu bestimmen, gerade fünfzig Jahre nach seinem Abschluß. Auch die Verhandlungen mit dem Staate Nicaragua stellten Nordamerika die gewünschten politischen Befugnisse längs der Kanallinie in Aussicht, und so schien denn im ersten Jahre des neuen Jahrhunderts der Sieg des Nicaragua-Projekts endgültig gesichert.

Wenige Monate darauf erfolgte jedoch in dieser an unerwarteten Wendungen so reichen Geschichte wieder ein völliger Umschlag. Die Welt wurde mit der Nachricht überrascht, daß Nordamerika nicht diesen Kanal bauen, sondern den alten Panama-Kanal kaufen und vollenden werde.

Die Erklärung liegt darin, daß die Walkerkommission bei ihren Studien im eigentlichen Grunde zu derselben Ansicht gekommen war, wie der Kongreß von Paris, nämlich an sich die Panama-Route für die vorteilhaftere zu erkennen. Vor allem hatte sie damals gleichsam neu entdeckt, wie weit gefördert und wie verhältnismäßig gut im Stande der alte Lessepssche Panama-Kanal war. Ihn auszubauen wäre unfraglich auch pekuniär das vorteilhafteste gewesen. Da aber die „Compagnie Nouvelle“ für den Verkauf ihrer Besitztümer und Rechte die übertrieben hohe Summe von 109000000 Dollar gefordert hatte, während nach dem Gutachten der Amerikaner nicht mehr als 40 Millionen gerechtfertigt gewesen wären, so war, und zwar aus

diesem Grunde allein, die Kommission zu der Empfehlung des Nicaragua-Kanals gekommen.

Jetzt aber erkannte die Pariser Kanalkompagnie den drohenden Ernst der Situation; sie begann neue Unterhandlungen und erbot sich, ihren Besitz samt der Konzession für die vorgeschlagene Summe von 40 Millionen Dollar an die nordamerikanische Regierung zu veräußern. Dies Angebot war so günstig, daß nunmehr die Walkerkommission im Schlußbericht an den Senat über ihre Arbeiten vom 18. Januar 1902 sich endgültig für die Panama-Route erklärte.

Daraufhin erfolgte im Juni 1902 in Washington die Annahme der sogenannten Spooner-Bill welche die Herstellung eines mittelamerikanischen Kanals durch Staatsmittel zum Gesetz erhob. Und zwar lautete der sehr entschieden gehaltene Beschluß dahin: Es solle der Panama-Kanal gekauft und vollendet werden, wenn der Staat Kolumbien in die Übertragung der Konzession an die Regierung der Vereinigten Staaten willigen und diesen überdies diejenigen politischen Rechte auf dem Kanalgelände zugestehen würde, die Nordamerika zu einer wirksamen Kontrolle der Meeresstraße brauche. Sei das nicht bis zum 22. September 1903 zu erlangen, dann sei unverzüglich der Nicaragua-Kanal in Angriff zu nehmen.

In Kolumbien herrschte damals noch Revolution, der erforderliche gesetzgebende Akt der Volksversammlung war augenblicklich nicht möglich; doch stimmte der in der Macht befindliche Diktator-Präsident Marroquin dem von Nordamerika vorgeschlagenen Vertrage präliminarisch zu. Dieser lautete dahin, daß die Vereinigten Staaten für einmalige Zahlung einer Summe von 10 Millionen und einer jährlichen von einer Viertelmillion Dollar das Kanalterrain in

einem sechs Meilen breiten Streifen von Kolumbien „pachten" sollten, vorläufig auf hundert Jahre, mit der Bestimmung, daß die Verlängerung des Vertrages in das Belieben der Vereinigten Staaten gestellt sei. Formell bleibe die Oberhoheit Kolumbiens gewahrt, jedoch dürfe Nordamerika den Kanal befestigen, Truppen an ihm halten, die Gerichtsbarkeit ausüben und die Einkünfte erheben; auch verpflichte sich Kolumbien, innerhalb eines gewissen Bereichs keiner anderen Macht die Anlage von Kohlenstationen zu erlauben.

Dieser von den Regierungen geschlossene Vertrag wurde am 17. März d. J. von der Volksvertretung in Washington ratifiziert. Somit war zur Zeit meiner Anwesenheit in Kolumbien im April von seiten Amerikas alles zur Vollziehung des Ankaufs der Panama-Linie fertig; das Schicksal des Kanals hing nur noch an dem einzigen Faden der Entscheidung des kolumbischen Kongresses, der, nach Beendigung der Revolution im Beginn des Jahres, für Mai nach Bogotá einberufen war. Sagte er ja, dann wurde der Kauf abgeschlossen, und damit war angesichts der Energie und Macht Nordamerikas auch die Vollendung des Panama-Kanals gesichert; sagte er nein, dann sollte zwar der Nicaragua-Kanal in Angriff genommen werden, allein bei der viel geringeren Geklärtheit dieses Projekts war damit neuen Umtrieben Tor und Tür geöffnet und niemand konnte wissen, was dann würde.

Es war eine Situation voll hoher Spannung, die ich damals in jenen Gegenden vorfand, insbesondere im Departement Panama selbst. Es handelte sich darum, ob Ströme Goldes und Fluten des Lebens binnen kurzem sich von neuem über diesen Winkel Kolumbiens ergießen, oder ob er für immer zu gänzlicher Nichtigkeit und Vergessenheit hinabsinken sollte — denn nach Schaffung eines Seekanals an

anderer Stelle wird zweifellos auch der bisherige Landverkehr über die Enge aufhören, der ihr seit der Gründung von Panama einzig ihre Bedeutung verliehen.

In Europa herrschte damals wenig Klarheit über die Sachlage; vielfach hielt man die Angelegenheit bereits für erledigt, oder man zweifelte doch nicht an der Zustimmung des kolumbischen Kongresses. In Kolumbien selbst erschien mir dies Einverständnis durchaus nicht so gewiß. Im Gegenteil, ich hatte den deutlichen Eindruck, daß die Vorlage wegen des weitgehenden Verzichts auf politische Hoheitsrechte in einem Teil des Staatsgebiets sehr unpopulär sei, und bei dem bis zur Donquichotterie hochgespannten Nationalstolz der Kolumbier, bei der romanischen Geneigtheit, sich durch heroische Schlagwörter entflammen zu lassen, war das ein wichtiger Umstand. Eifrig dafür war man natürlich in Panama selbst; allein auch dort hegte man wenig Zuversicht auf ein glattes Durchgehen der Vorlage; schon damals tauchte die Drohung auf, das Departement Panama — früher ja wie alle heutigen „Departimientos" von Kolumbien, selbständiger Bundesstaat einer Föderativ-Republik, die erst durch die klerikale Revolution von 1886 in den heutigen zentralisierten Staat verwandelt worden ist — werde sich im Fall der Ablehnung von Bogotá lossagen und den Vertrag auf eigene Hand schließen.

Meine hieraus geschöpften und nach der Rückkehr auf dem Kölner Geographentag geäußerten Bedenken haben sich inzwischen erfüllt. Das Unterhaus des kolumbischen Kongresses hat zwar den Vertrag angenommen, die allerletzte Instanz, der Senat, jedoch die Ratifikation verweigert.

Es läßt sich von hier aus schwer beurteilen, ob die Männer in Bogotá wirklich unerschütterliche Römertugend zu zeigen, ob sie die öffentlich zu zahlende Dollarsumme

für Kolumbien in die Höhe zu treiben oder ob sie vielleicht auch private Überredung mit goldenen Zungen herbeizuführen wünschten.

Mit dem ablehnenden Beschlusse vom 12. August 1903 sollte nun eigentlich wieder einmal das Schicksal des Panama-Kanals besiegelt und die Inangriffnahme des Nicaragua-Kanals gesichert worden sein, den ja nunmehr das Spooner-Gesetz zu bauen gebot. Allein das letzte Wort in der Angelegenheit war damit noch nicht gesprochen. In Nordamerika hatte man sich jetzt mit großer Energie in das Panama-Projekt verbissen und verhielt sich zunächst abwartend. War doch bereits eine Bewegung im Gange, die geeignet erschien, den Vereinigten Staaten die gewünschte Frucht noch reifer und bequemer in den Schoß fallen zu lassen, die Revolution des Departements Panama gegen die Zentralgewalt in Bogotá und sein Abfall vom Hauptland.

Am 3. November 1903 brach dieser Aufstand, wie erinnerlich, wirklich aus. Der Isthmus, im Bereich des früheren „Departimiento" Panama, wurde zu einer unabhängigen mittelamerikanischen Republik erklärt, und am folgenden Tage bildete sich eine vorläufige Regierung, die bei den Mächten um Anerkennung des neuen Staates nachsuchte. Man braucht hinter diesen Vorgängen durchaus nicht ausschließlich das Walten des nordamerikanischen Dollars zu wittern; es ist für die Bewohner des Isthmus tatsächlich eine richtig verstandene Lebensfrage, daß sie den Kanal bekommen. — In dem Augenblick, wo die Aussicht darauf endgültig schwindet, in dem Augenblick ferner, wo mit der Konstruktion eines Nachbarkanals durch Nicaragua unfraglich auch die Panama-Eisenbahn bedeutungslos werden und vermutlich eingehen würde, ist der Isthmus von Panama, wie bemerkt, einer der verlorensten Weltwinkel dieses

Globus; es bleibt der Mehrzahl der Bewohner dieses heißen, schmalen Landstreifens dann wenig anderes übrig, als auszuwandern. Ein besonderes Pietätsgefühl gegenüber dem Mutterstaate konnte kaum bestehen. Gering sind die Segnungen, die das Departement von dem ohnmächtigen Staatswesen, zu dem es seit 1821 gehörte, genossen hat. Im Gegenteil, endlose blutige Revolutionskämpfe wurden auf seinem Boden mit kolumbischen Truppen ausgefochten. Als es sich im Jahre 1861 im Verlauf solcher Revolutionskämpfe nach vorübergehender Unabhängigkeit freiwillig dem kolumbischen Staatenbunde wieder anschloß, machte es sich eine fast völlige Selbständigkeit der Verwaltung zur Bedingung. Diese wurde ihm bewilligt und erst 1886 durch Einführung einer streng zentralisierenden Verfassung für die ganze Republik Kolumbien gewaltsam wieder genommen. Daß man sich jetzt darauf wieder besann, kann um so weniger wundernehmen, als die Bevölkerung infolge der Panama-Eisenbahn und der internationalen Kanalgeschichte überdies immer sich mit den Interessen der übrigen Welt viel näher berührt hatte als mit denen des südamerikanischen Mutterstaates, mit dem es nicht einmal eine festländische Straßenverbindung besaß, an dessen finanzieller Zerrüttung es auch heute noch nicht teilnahm usw. Die Großmächte, Nordamerika voran, sprachen umgehend die Anerkennung der Republik aus. Einen Augenblick schien es, als wolle Kolumbien eine große militärische Anstrengung zur Niederwerfung der Rebellion machen; allein, da die Vereinigten Staaten Truppen sandten und unzweideutig erkennen ließen, sie würden die Ruhe längs der ursprünglich nordamerikanischen Panama-Eisenbahn aufrechterhalten, d. h. in Wirklichkeit also überhaupt einen Entscheidungskampf (der nur hier hätte erfolgen

können) verhindern, wurde es davon still. Die berühmte „Flotte" Kolumbiens, die schon dräuend unterwegs gewesen, zog sich wieder zurück.

Es war ein Schauspiel nicht ohne Komik, daß die Herren in Bogota, von denen es hieß, sie hätten gehofft, durch ihre Weigerung einerseits die nordamerikanische Union zu einer Zahlung von 25 statt zehn Mill. Dollar zu treiben, ja die andererseits auch mit der Pariser Panama-Kompanie Verhandlungen angeknüpft und noch zehn Millionen von den dieser zugesagten 40 Millionen als Provision herauszupressen gesucht hätten, daß diese Herren plötzlich mit langen Nasen dasaßen und gar nichts bekamen. Kolumbien wurde mit einem Schlage aus der gesamten Kanalangelegenheit, die diesem Staate seit einem Menschenalter einige Bedeutung verliehen hatte, ausgeschieden.

Denn die neue Republik Panama nahm ohne weiteres an, daß das Recht der Konzessionierung des Kanals mit dem Kanalgebiet nunmehr an sie gefallen sei. Am 18. November bereits wurde im Auftrag der provisorischen Regierung von Panama in Washington mit den Vereinigten Staaten ein neues Abkommen vereinbart, nach den Unterhändlern der Hay-Bunau-Varilla-Vertrag genannt, wonach für die zuvor Kolumbien angebotene, jetzt an die Republik Panama zu leistende einmalige Zahlung von zehn und die dauernde von jährlich einer viertel Million Dollar von seiten der Republik darein gewilligt wurde, daß die Vereinigten Staaten den Kanal samt der Konzession von der Pariser Kompanie erwürben. Die dabei der letzteren Macht zugebilligten politischen Befugnisse auf dem Kanalterrain sind noch wesentlich günstiger, als sie in dem alten Hay-Herran-Vertrage waren. Das zu überweisende Kanalterrain soll nicht je drei, sondern je fünf Meilen zu beiden

Seiten der Kanallinie breit sein. Diese Zone beginnt an beiden Küsten auf offener See drei Meilen vom Niedrigwasserstand. Von einer auf hundert Jahre begrenzten Pacht wird nicht mehr gesprochen, sondern die Überlassung als dauernd hingestellt. Außerdem erhält die Union die Inseln Perico, Naos, Culebra und Flamenco auf der Reede von Panama, wo das submarine Ende des Kanals liegt. Die Städte Colon und Panama bleiben nominell unter der Oberhoheit der Republik Panama, sie sind zu Freihäfen erklärt, allein es wird erwartet, daß die Union dort die Maßregeln für Polizei und Verwaltung in die Hand nimmt, die diese Städte selbst wünschen werden.

Dieser Vertrag konnte erst völkerrechtliche Wirksamkeit erhalten, wenn an Stelle der provisorischen Verfassung der Republik Panama eine wirkliche getreten war und die hiernach zuständigen staatlichen Faktoren ihn gutgeheißen hatten. Das ist, in Europa ziemlich unbeachtet, inzwischen geschehen. Am 14. Februar 1904 genehmigte die Ende Dezember erwählte konstitutionierende Versammlung in Panama den Verfassungsentwurf und billigte nachträglich alle Maßregeln der provisorischen Regierung, damit auch die diesseits am 2. Dezember 1903 vollzogene Ratifikation. Nun erfolgte diese Vollziehung auch in Washington durch Senat und Präsident am 23. und 25. Februar.

So war endlich nach mehr als zweijährigen Kämpfen und Wirrungen die juristische Grundlage geschaffen, auf der nun der Übergang des Kanalwerks an die Vereinigten Staaten sich vollziehen konnte.

Am 23. April hat in Paris eine Generalversammlung der Aktionäre der „Neuen Panama-Kanal-Gesellschaft“ stattgefunden, in der beschlossen wurde, nunmehr den Verkauf des Kanals einschließlich aller Anlagen und Rechte

3. S. 179

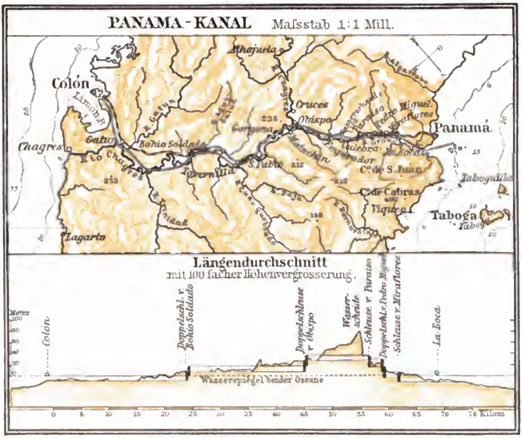


Der Isthmus von Mittelamerika

Die Linien des Panama u. Nicaragua-Kanals

Maßstab 1:20 Mill.

3. S. 198



an die Vereinigten Staaten zu vollziehen und die Gesellschaft aufzulösen. Das ist beim Abschluß des Manuskripts (Anfang Mai 1904) das letzte Ereignis in der Kanalgeschichte. Die Übergabe wird erfolgen, sobald Nordamerika die vor mehr als zwei Jahren vereinbarte Summe (40 Millionen Dollar) gezahlt hat. Die Bemessung der Entschädigung für die von der Gesellschaft auf dem Isthmus seit Abschluß des Hay-Herran-Vertrags noch weiter geleisteten Arbeiten stellte die Gesellschaft dem Präsidenten Roosevelt anheim, zu dem sie volles Vertrauen zu haben erklärt. Die Liquidatoren der Kompanie sind die gegenwärtigen Direktoren (Times vom 24. April 1904).

Mit diesem Beschluß endet eine der interessantesten und merkwürdigsten Gründungen der Weltgeschichte. Die Compagnie Nouvelle du Canal de Panama ist ja, wie wir schon andeuteten, im Grunde nichts anderes als eine organische Fortsetzung der alten Compagnie Internationale, an deren Spitze Ferdinand von Lesseps stand. Wenn einmal, zu einer Zeit, wo noch mehr als jetzt der Parteien Haß und Gunst vergessen ist, die Geschichte dieses Unternehmens leidenschaftlos geschrieben werden wird, so wird man doch wohl anerkennen müssen, daß von dieser trotz aller Irrungen Großes gewirkt worden ist.

Was nun die zukünftige Entwicklung der Angelegenheit betrifft, so dürfte sie für die nächsten Jahre ziemlich klar liegen. Es ist zu erwarten, daß Nordamerika nach Übernahme des Kanals unverzüglich mit großen Mitteln an die Arbeit gehen wird; der Ausfall der Präsidenten-Wahl wird daran gewiß nichts ändern. Ebensowenig ist zu zweifeln, daß seiner Energie und Kapitalmacht das Werk auch gelingen wird.

Wie sich dann später die Dinge für die übrige am Kanal interessierte Welt gestalten werden, ist nur zu vermuten.

Nach Artikel 18 des Hay-Bunau-Varilla-Vertrages soll der künftige Kanal neutral bleiben, und nach Artikel 1 garantiert die Union die Unabhängigkeit der Republik Panama. Allein bereits in dem Verfassungs-Instrument der Republik (Art. 131) findet sich die Bestimmung, die Regierung der Vereinigten Staaten dürfe in jedem Teile der Republik Panama eingreifen, um den öffentlichen Frieden und die verfassungsmäßige Ordnung wiederherzustellen, falls sie gestört werden sollten, vorausgesetzt, daß sie sich durch Vertrag verpflichtet habe (wie dann im Hay-Bunau-Varilla-Vertrag geschehen), die Unabhängigkeit und Souveränität dieser Republik zu gewährleisten.

Von hier bis zur Angliederung der Republik an den Bundesstaat Nordamerika ist der Schritt nicht mehr weit. Dann aber würde der Panama-Kanal ein reiner Besitz der Vereinigten Staaten werden. Es ist wohl mehr als wahrscheinlich, daß die Politik von Washington dieses Ziel verfolgen wird.

* * *

So viel über die Vorgeschichte des Kanals.

Was meine eigene Ansicht in dem Streit Hie Panama! hie Nicaragua! betrifft, so laufe ich ja zweifellos dieselbe Gefahr, wie so viele Vorgänger, gerade für diejenige Route eine Vorliebe zu haben, die ich selbst bereist habe (meinen Plan, auch nach Nicaragua zu gehen, vereitelte die gerade wieder einmal auch dort ausgebrochene Revolution), allein ich glaube, die im folgenden für Panama ins Feld geführten Gründe sind doch von rein sachlichem Gewicht.

An die Spitze möchte ich noch immer den von Lesseps hervorgehobenen Grund stellen, daß nur bei Panama ein Kanal im Niveau des Meeres hergestellt werden kann. Hat man auch augenblicklich diesen Plan aufgegeben, so wird man sich doch nicht der Möglichkeit berauben, den anfänglichen Schleusenkanal allmählich zu einem Niveau-Kanal auszubauen.

Der Panama-Kanal ist ferner ungleich kürzer, als der von Nicaragua, 75 Kilometer gegen fast 300, ein für die Schiffahrt sehr wichtiger Umstand; jeder, der einmal den Suez- oder den Kaiser Wilhelm-Kanal mit einem großen Seeschiff durchfahren hat, weiß, wie schwierig eine solche Passage ist.

Der Nicaragua-Kanal würde in naher Nachbarschaft noch tätiger oder verdächtiger Vulkane liegen; und die Erfahrungen des vorigen Jahres in Mittelamerika haben das Gewicht der damit verbundenen Gefahr für die Kanalanlagen klar vor Augen gestellt.*) Für die Schleusenanlagen würde auch eine Erderschütterung verhängnisvoll sein. Von der Panama-Enge sind die nächsten aktiven Vulkane mehr als 350 Kilometer entfernt, und die auch hier beobachteten Erdbeben sind stets sehr geringfügig gewesen — im Notfall können ja hier die Schleusen auch schließlich entbehrt werden.

In den Buchten von Colon und Panama sind zwei brauchbare Endhäfen vorhanden; an der Nicaragua-Linie müßte man sie erst mit großen Kosten schaffen.

*) Der Vulkan Ometepe, mitten im Nicaragua-See, an dem der Schiffahrtsweg dicht vorüberführen müßte, hat 1883 einen Ausbruch gehabt, und der am Nachbarsee Managua gelegene Momotombo sogar einen solchen erst 1902, im Gefolge der Eruptionen von Martinique und St. Vincent.

Für die Kanalarbeit ist eine leistungsfähige Eisenbahn längs der Strecke von größter Bedeutung. An der Panama-Linie ist eine solche in der vortrefflichen Panama-Eisenbahn bereits vorhanden und wird für die 40 Millionen Dollar mitgekauft; bei Nicaragua müßte auch sie erst hergestellt werden.

Vor allem aber liegt ein Schwergewicht für die Weiterführung des Panama-Kanals in dem Umstande der hier bereits geleisteten Arbeit. Zwei Fünftel des Kanalwerks sind getan und werden von der amerikanischen Regierung für etwa den vierten Teil der Selbstkosten erworben. Dazu gehört, was fast noch wichtiger erscheint, als die bereits vollzogene unmittelbare Aushebung des Kanalbetts, die unumgänglich notwendige Entwaldung des Geländes, die damit verbundene Sanierung desselben, die Besiedelung mit einer zusammenhängenden Kette von Wohnplätzen, ihre Versorgung durch gesunde Wasserleitungen, ihre ausgiebige Verbindung untereinander durch Schienenwege und andere Straßen.

Endlich ist für die gedeihliche Weiterarbeit von größter Bedeutung die Summe der in zwei Jahrzehnten praktischer Arbeit gesammelten Studien und Erfahrungen. Das ist es ja gerade, was bei dem großen Unternehmen der achtziger Jahre so ungezählte Millionen nutzlos verschlungen hat, daß man mit ungenügend bekannten Verhältnissen und ungenügend erprobten Gegenmitteln darauflos experimentierte. Darüber ist man an dieser Stelle hinaus. Aufs genaueste ist das Gelände der Landenge aufgenommen, sorgfältig sind durch Bohrungen und Probeschachte die geologischen Verhältnisse erkundet, die schwankenden Wasserführungen der von dem Kanal berührten Flüsse, insbesondere des wichtigsten unter ihnen, des

Chagres, durch jahrzehntelange Beobachtungen eingehend festgestellt, das Problem der Ebbe- und Flutbewegung der beiden Meere und ihr Einfluß auf den Kanal ausgiebig studiert, die beste Art der zu verwendenden Maschinen und der Fortführung des Schuttes ausgeprobt usw., und auf Grund all dieser Erfahrungen ist das ganze Projekt bis in kleine Einzelheiten zu fertigen Plänen verdichtet.

In fast all diesen Punkten würde man sich auf der Nicaragua-Linie noch in den Anfängen befinden. Die Arbeiten, die von den früheren Nicaragua-Gesellschaften begonnen wurden, sind wieder verfallen; über die physikalischen Eigenschaften des Gebiets ist man noch manchen schwerwiegenden Unsicherheiten unterworfen, z. B. in bezug auf die Wasserschwankungen des großen Sees; alle praktischen Experimente und Erfahrungen sind hier noch zu machen. Vor allem bedeckt noch weitgehend jungfräulicher Urwald das Gelände, die Epoche seiner Ausrodung und der ersten Erdarbeiten, jene schreckliche Zeit der schweren Ungesundheit, die auf der Panama-Linie Hekatomben von Menschenopfern gekostet hat, steht hier noch bevor.

* * *

Ehe ich nun den Leser bitte, mich zum Isthmus selbst zu begleiten, seien noch ein paar orientierende Worte über die technische Anlage des Panama-Kanals vorausgeschickt.

Dort, wo die merkwürdige Zusammenschnürung des amerikanischen Kontinents sich bis zu einer Breite verengert, die noch hinter der Luftlinie von Berlin nach Brandenburg a. H. zurückbleibt,*) erniedrigt sich auch die gewaltige

*) Die geradlinige Entfernung zwischen der Limon-Bai und der innersten Bucht von Panama beträgt 55 Kilometer. Die durchaus engste Stelle des Isthmus ist dies noch nicht; zwischen der 50 Kilometer weiter östlich von Panama gelegenen Mündung des Bayano-Flusses

Gebirgsmauer, die fast ununterbrochen die Westküsten des Erdteils, von Feuerland bis nach Alaska, begleitet, zu einem niedrigen Gehügel, einer regellosen Anhäufung rundlicher Kuppen vulkanischen Gesteins, die an ihrer tiefsten Stelle den Übergang von Meer zu Meer über einen nur 82 Meter hohen Sattel — weniger als die Erhebung des Berliner Rathausturms — gestattet. Die Cerro de Culebra genannte Wasserscheide liegt nahe an der pazifischen Küste. Bis an ihren Fuß führt senkrecht zur Küste das Tal des westlich von Colon mündenden Chagres-Flusses, das eine breite, bequeme Gasse mit nur geringer Steigung für zwei Drittel des Weges zwischen Colon und Panama quer durch die Landenge hindurchlegt. Auf der anderen Seite des Cerro de Culebra steigt das Tal Rio Grande rasch zum Golf von Panama hinab. Der ungefähr nordsüdlichen*) Linie dieser beiden aufeinander zustrebenden Talfurchen folgte bereits die 1885 vollendete Panamaeisenbahn und folgt gegenwärtig die Trasse des Kanals. Sie beginnt in der Limon-Bai, unmittelbar westlich von Colon, erreicht bei Gatun (9 Kilometer) den Chagres, den sie bis Obispo (45 Kilometer) begleitet. Damit er bei seinen vielfachen Windungen den Kanal nicht fortwährend kreuzt, muß dieser Fluß mehrfach in neuen Betten abgeleitet werden, eine Arbeit, die großen-

und dem Golf von San Blas östlich von Colon beträgt die Luftlinie noch nicht ganz 50 Kilometer. Allein hier macht ein über 200 Meter hoher Gebirgsrücken einen Kanal unmöglich.

*) Infolge der im ganzen meridionalen Erstreckung Amerikas hält man gewöhnlich auch den Isthmus von Panama für meridional gerichtet; genauere Betrachtung der Karte zeigt, daß seine Hauptrichtung aber ostwestlich geht. Das ist auch der Grund, weshalb der Große Ozean den wunderlichen Namen der „Südsee“ trägt; Balboa erblickte ihn bei seiner Überschreitung des Isthmus im Süden und nannte ihn Mar del Sur.

teils schon von der alten Kompagnie unter Lesseps geleistet worden ist. Hier verläßt der Kanal das jetzt in der Längsrichtung des Isthmus umbiegende Tal des Chagres, durchschneidet bei Culebra — all diese Namen gehören kleinen Ortschaften längs der Panamaeisenbahn an — die Wasserscheide (55 Kilometer), nicht in dem absolut niedrigsten Punkte, sondern etwas östlich davon. Hier ist die Sattelfläche zwar rund 100 Meter hoch, allein die geradere Linie, die dadurch erreicht wird, bedeutet doch eine Ersparnis an Arbeit und Kosten. Unmittelbar dahinter wird das Tal des Rio Grande und bei 70 Kilometer dessen Mündung in den Großen Ozean, einige Kilometer westwärts von Panama, erreicht. Aber noch 5 Kilometer geht das Kanalbett unterseeisch weiter, ehe genügende Wassertiefe erreicht wird. Nur 75 Kilometer lang also wird der Kanal mit all seinen Biegungen werden, so lang wie die Eisenbahnstrecke von Berlin nach Frankfurt a. O. Er bleibt somit beträchtlich hinter dem Kaiser Wilhelm-Kanal (96½ Kilometer) und um mehr als die Hälfte hinter dem Suezkanal (160 Kilometer) zurück. Wenn er trotzdem beide ganz ungleich an Kosten übertrifft*), so liegt das an der ungeheuren Schwierigkeit der Arbeit in dieser entlegenen und von der Natur mit besonderen Hindernissen ausgestatteten Gegend, vor allem an der Menge und Widerstandsfähigkeit der auszuhebenden Erd- und Felsmassen.

Infolgedessen hatte schon Lesseps zwei Jahre vor dem Zusammenbruch — provisorisch, wie er verkündete — auf

*) Der Kaiser Wilhelm-Kanal hat 156 Millionen, der Suezkanal etwa 380 Millionen Mark gekostet. Am Panamakanal hat die alte Kompagnie bereits 1040 Millionen, die neue etwa 50 Millionen verbraucht, und für die Fertigstellung durch die Amerikaner werden gegenwärtig noch etwa 600 Millionen Mark, ohne die Ankaufskosten, veranschlagt.

die Herstellung eines Niveaukanals verzichtet und den Plan eines Schleusenkanals angenommen. Selbstverständlich tat die neue Kompagnie in den neunziger Jahren das gleiche.

Nach dem von ihr seither bearbeiteten Entwurf verläuft der Kanal bis Bohio am Chagres (Kilometer 23) im Meeresniveau. Bis dahin hatte Lesseps im weichen Schlemmlandboden das Kanalbett bereits im wesentlichen fertig ausgehoben, so daß es von kleinen Dampfern schon befahren wurde. Weiter oberhalb dagegen, bis Obispo, war noch wenig geschehen. Das schwierigste Problem des ganzen Kanalbaus, die Bändigung der in der tropischen Regenzeit ungeheuerlich anschwellenden Wasserfluten des Chagres-Flusses, hatte die alte Kompagnie nicht zu lösen vermocht. In den Plan der neuen ist ein genialer Gedanke aufgenommen, der geeignet erscheint, Abhilfe zu schaffen. Bei Bohio engen Höhen das Tal ein, so daß hier ein großer Staudamm geschaffen werden kann, der den ganzen Chagres oberhalb davon bis nach Obispo hin zu einem langgezogenen, in die Täler der Nebenflüsse verzweigten See von durchschnittlich 18 Metern Meereshöhe aufstauen soll. Die weite Fläche dieses Sees mit ihren Verästelungen wird die Sommerfluten des Chagres unschädlich verteilen. Zugleich bietet die Anlage eines solchen Stausees den Vorteil, daß ein großer Teil der Ausschachtungsarbeiten unnötig wird, sowie endlich später, daß die Schiffe hier ähnlich wie in den Bitterseen des Suezkanals die Fahrt beschleunigen können, da keine Kanalböschungen dadurch gefährdet werden. In einer Doppelschleuse bei Bohio soll dieser See von den Schiffen erklommen werden.

Eine zweite Doppelschleuse ist bei Obispo geplant, welche die Wasseroberfläche des Kanals bis auf rund 30 Meter Meereshöhe (die Sohle auf 20,75) erhebt; in dieser Höhenlage soll dann die Wasserscheide durchschnitten

werden. Durch zwei entsprechende Schleusen bei Paraiso (58 Kilometer) und Pedro Miguel (60 Kilometer) steigt der Kanal auf der pazifischen Seite wieder zum Meeresniveau hinunter. Hier ist, bei Miraflores (62 Kilometer), noch eine weitere Schleuse vorgesehen, die ebenso wie die Schleusen bei Brunsbüttel die Ebbe- und Flutbewegung vom Kanal fernhalten soll. Am atlantischen Ausgang des Kanals, wo der Gezeitenunterschied kaum 30 Zentimeter erreicht, ist eine solche nicht notwendig, hier aber, wo er bis zu 6 Meter steigt, würde ihr Fehlen verhängnisvolle Strömungen im Kanalbett erzeugen.

Die amerikanische Kommission hat diesen Plan im allgemeinen zur Weiterführung empfohlen, doch hat sie vorgeschlagen, die zweistufige Treppe dieses Plans durch eine einstufige zu ersetzen, d. h. nur bei Bohio eine Schleusenstufe zu erbauen, welche die Schiffe auf durchschnittlich 26 Meter Meereshöhe erhebt. In diesem Niveau soll dann der Stausee liegen und der daran sich anschließende Kanalgraben glatt durch den Wasserscheiderücken bis nach Pedro Miguel durch- und dort wieder zum Meeresniveau herabgeführt werden. Auf diese Weise werden zwar die Durchstichskosten erhöht, aber man spart zwei Doppelschleusen und ferner eine im bisherigen Plan vorgesehene, sehr umständliche und kostspielige Anlage, nämlich die künstliche Herleitung des zur Speisung der obersten, beträchtlich über dem Niveau des Chagres bei Obispo gelegenen Kanalstrecke nötigen Wassers aus dem Oberlauf dieses Flusses. Man darf in dieser Änderung auch wohl bereits die Vorbereitung zu einem späteren Niveaukanal erblicken. — An Stelle der bisher vorgesehenen Kanaltiefe von 9 Metern schlägt die Kommission 10,7 Meter vor.

* * *

Ich komme nun zu meinem eigenen Besuch des Kanals.

In der Frühe des 15. April, vierundzwanzig Stunden nach dem Aufbruch von Cartagena, kam uns am südwestlichen Horizont der Isthmus von Panama zu Gesicht, an der Nordspitze der großen S-Biegung, der Punta Manzanillo, und zog sich nun, während wir in einiger Entfernung an ihr entlang fuhren, als eine niedrige Gebirgswand von feiner, blaßblauer Tönung vor uns dahin.

Ein eigener Zufall — ich hatte vorher nicht daran gedacht — fügte es, daß ich gerade in den Tagen hier eintraf, wo sich vier Jahrhunderte der Entdeckung dieser Küsten vollendeten. Kolumbus selbst war es, der auf seiner vierten und letzten Reise im Sommer 1502 das Ostufer Mittelamerikas bei Honduras erreicht hatte und an ihm nun in der Richtung nach Süden entlang fuhr, um den Traum seines Lebens, die Durchfahrt nach Indien, zu verwirklichen. An der Küste von Veragua hörte er, daß nur neun Tagereisen jenseits der Berge ein anderes großes Meer sich ausbreite. Er jauchzte auf, denn nun hatte er ja die Gewißheit in den Händen, daß er sich an den Ostufern Asiens befinden müsse, die schmale Landbrücke zwischen den beiden Meeren konnte doch nur die Halbinsel Malakka sein; er brauchte sie lediglich noch im Süden zu umfahren, dann war er im Golf von Bengalen. Es gibt kein erschütternderes Drama, als die Geschichte dieser letzten Fahrt des Entdeckers mit seinen elenden, von Würmern zerfressenen Schiffen, im endlosen Kampf gegen die wütenden Orkane der tropischen Regenzeit, gegen die Fieber der Küstensümpfe und feindliche Eingeborene. Im April 1503 war er eben in diesen Gegenden, die ich vor mir sah; in der Bucht von Puertobelo dort, einige Meilen westlich von der Punta Manzanillo, hatte er mehrmals in verzweifelter

Lage Schutz gegen die Ozeanwogen gesucht; dann aber zwang ihn, nur wenig östlich von hier, der halbwracke Zustand seiner Schiffe doch, endgültig die Expedition abzubrechen und als Geschlagener heimzukehren. Diese Ufer sind die Stätte, wo dies gewaltige, von einer seltsam tragischen Illusion beherrschte Leben — in seinem eigenen Sinne — scheiterte. Bald nachher starb er in Spanien, arm, mißachtet, vergessen, ohne bis zum letzten Atemzuge eine Ahnung davon zu haben, daß er nicht nur einen völlig neuen Erdteil gefunden, sondern auch die erste Kunde von einem neuem Weltmeer, dem größten des Erdballs, mit heimgebracht hatte.

Jahrhunderttage haben ja mit dem Wesen der Dinge an sich nichts zu schaffen, allein es ist doch Menschenart, sich dadurch zu besonderem Nachdenken und Nachempfinden bestimmen zu lassen; und so sah ich jetzt nicht ohne tiefe Bewegung — vielleicht als der einzige Mensch, der in dieser Erdgegend selbst des Moments gedachte — jene Küsten vorüberwandern. Sicher boten sie damals genau denselben Anblick toteinsamer blauer Waldgebirge, wie heute. Wie mochte das Auge des leidenschaftlichen alten Mannes zu ihnen hinübergespäht, mit welch brennender Erwartung mochte er an jedes neue Kap die Hoffnung geknüpft haben, daß die Gestade nun endlich den Weg zu dem Meere Indiens freigeben würden! Es war ja für mich heut eine Wirkung des Wissens, nicht der Beobachtung, aber dieser langen, niedrigen Bergmauer dort, die wie ein mattes Luftgebilde auf den schimmernden Wassern schwamm, schien man den Charakter eines ganz schmalen Trennungswalles unmittelbar ansehen zu können; man gewahrte nichts von ferneren, inneren Höhenkulissen eines Hinterlandes, man sah über den flachen Kämmen in die

Leere hinaus und glaubte in dem Licht des Äthers darüber den Abglanz des jenseitigen Weltmeers schweben zu sehen.

Gegen 1/2 11 waren wir auf der Höhe von Puertobelo, dem „schönen Hafen", von dem später, zur Zeit des großen Überlandverkehrs in den ersten Jahrhunderten des spanischen Weltreichs, die Waren und Reisenden auf Maultierpferden über die Berge nach Alt-Panama und vice versa gingen. Hier zeigte sich das Gebirge ziemlich hoch und scharfrückig, eine typische Kordillere, die unmittelbar erklärte, weshalb der neue Kanalweg die Strecke der alten Route, die noch stellenweis als gepflasterter Pfad im Urwald erkennbar sein soll, nicht brauchen kann. Weiter nach Südwesten zu erniedrigte sich aber das Gebirge mehr und immer mehr, bis es endlich in der Ferne vollkommen zum Meeresspiegel hinabzusteigen und in ihm zu verlaufen schien. Dann sprang es mit einem Absatz wieder empor und verlor sich als neuer Kordillerenkamm am Gesichtskreis. Das letztere konnte nur die Kordillere von Veragua, und jene tiefste, anscheinend bereits offene Stelle mußte die Schwelle von Panama sein.

Und so war es auch; eine Stunde später zeichnete sich dort ein heller Fleck, der einzige an dieser ganzen langen walddunklen Küstenstrecke, ab; er wurde zu einer Anzahl blaßgelblicher Häuschen, die auf dem Wasser schwammen; große graue Schuppen mit Wellblechdächern und -wänden wurden sichtbar, Schiffe mit Masten und Schornsteine davor; es war Colon, der im Jahre 1852 auf der flachen, durch Lagunen von dem sumpfigen Festlandsrande des Isthmus getrennten Insel Manzanillo gegründete atlantische Ausgangspunkt der Panama-Eisenbahn (Abb. 22).

Abb. 22 z. S. 204



Colon von der See aus

Abb. 23 z. S. 209



Die Lagunen von Colon.
Im Hintergrunde der Höhenzug, den der Kanal zu durchschneiden hat

Weltverrufen ist die Ungesundheit des Isthmus von Panama, nur hatte ich bisher von keinem Reisenden und aus keinem Buche erfahren können, welcher von beiden Plätzen eigentlich der bösere sei: das von Sümpfen umgebene, aber den größten Teil des Jahres der frischen Passatbrise ausgesetzte Colon oder das trocknere, aber noch heißere Panama! Als unsere „Castilia" sich jetzt den Kais näherte, schien mir Colon die beste Anwartschaft darauf zu haben, denn eine Welle schwülen, fauligen Dunstes, die Ausatmungen der in der Ebbezeit trocken laufenden Korallenbänke am Strande der Insel, schlug mir schwer entgegen; die lastende Hitze dieser letzten Tage, in denen ja jetzt die Sonne nahezu senkrecht stand, steigerte sich zwischen den windstauenden Wänden der großen eisernen Hafenschuppen, wo wir Anker warfen, zu schier unerträglicher Höhe.

Einstimmig wurde mir aber nachher am Lande Panama als das noch weit ungesundere bezeichnet, und so beschloß ich, für die Tage meiner Studien am Kanal das Nachtquartier in Colon zu wählen, und zwar, das allnächtliche römische Bad in der Koje meiner glutheißen Kabine fliehend, in dem verhältnismäßig komfortablen und sehr angenehm im Zug der frischen Meeresbrise gelegenen Washington-Hotel.

Colon hat zwei ganz hübsche Stadtteile. Der eine ist die Nordwestecke, wo an einer kleinen Palmen-Esplanade die Villen der wohlhabendsten Kaufleute und Angestellten der Panama-Railroad liegen; der andere befindet sich im Südwesten auf einer von der alten Panama-Gesellschaft künstlich angeschütteten Landzunge, die den Sondernamen Cristobal Colon führt. Sie hat das unmittelbar neben ihr gelegene Eingangsbecken des Kanals gegen die Ozean-

wellen zu schützen, und zugleich sind auf ihr unter einem dichten Hain gepflanzter Kokospalmen die zweistöckigen Holzhäuser für die Angestellten der Panama-Kompanie erbaut. Heute sind diese allerdings meist für billiges Geld an Leute aus der Stadt vermietet, die nach des Tages Glut die einzige Erfrischung Colons, die Meeresbrise, genießen wollen. Hier rauscht sie tagaus, tagein kraftvoll in den schlanken, gefiederten Wipfeln, eine köstliche Erquickung, für die man sehr bald den richtigen Sinn bekommt. Vollends am Ende der Landzunge, wo die sogenannten Lesseps-Paläste, zwei hohe, geräumige Holzvillen mit schönen breiten, ringsumlaufenden Altanen, liegen. In ihnen wohnte Lesseps selbst, wenn er hier weilte, und die zahlreichen ersten Beamten und Agenten der Kompanie, und staunend erzählen die älteren Bewohner Colons noch jetzt von den üppigen Festen, die es hier gab, von dem Sekt, der in Strömen vergossen wurde, und von den schönen Pariserinnen mehr oder weniger, meist aber weniger legitimen Verhältnisses, die von diesen Altanen ihr Lachen in die Kokoswipfel hineinschickten. Gegenwärtig werden die Wohnungen nur vorübergehend von der in Panama ständigen Direktion der neuen Kompanie benutzt.

Vor den Lessepshäusern, auf der äußersten Spitze der Landzunge, in prächtiger Lage, den Eingang der künftigen Weltstraße weithin kennzeichnend, ist das schöne Bronzedenkmal des Kolumbus aufgestellt, das die Kaiserin Eugenie in den Tagen ihres Glanzes den Kolumbianern zum Geschenk gemacht hat. Der große Entdecker ist aufgefaßt, wie er eine hübsche Indianerin, die Verkörperung der neuen Welt, schützend und darstellend zugleich, der alten Welt zuführt. Rings um diese Gruppe waren parkartige Anlagen geplant, in denen allabendlich öffentliche Konzerte die „monde“ des

künftigen Weltplatzes zum Genuß der Seebrise vereinigen sollten.

Der übrige Teil Colons, den die Gleisanlagen der Panama-Eisenbahn von der unmittelbaren Berührung mit der See abschneiden, macht mit seinen breiten, schachbrettartigen, nur hier und dort gepflasterten Straßen, mit den gleichmäßigen, rohen Holzhäusern, den vielen Telephonstangen u. dergl. ganz den unharmonischen Eindruck einer jener Schnellgründungsstädte des nordamerikanischen Westens: nur daß hier nicht die Spuren eines hastigen Aufblühens, sondern die des Verfalls uns entgegentreten. Soll doch die Stadt, die heute etwa 5000 Einwohner hat, zur Zeit der alten Panama-Gesellschaft das Dreifache gezählt haben.

Damals war Colon ein tolles Chaos von schwerer, hastiger Arbeit, wilden Spielergewinnsten und rohen Genüssen. Und das wird es in dem Augenblick wieder werden, wo Amerika den Bau mit seinen Millionen wieder aufnimmt. Alles, was sich hier seit den entschwundenen Tagen des Glanzes noch so weiter durchquält: Hauswirte, Ladner, Hoteliers, Trinkstuben- und Spielsalonbesitzer, die hängengebliebenen Arbeiter aller Art, alles, alles hofft auf den großen „boom“, der neue Goldströme über die Landenge ausgießen soll.

Die Besichtigung der einzelnen Strecken des Panama-Kanals ist von Colon aus sehr leicht, da die wichtigsten Punkte unweit der Bahn liegen; man kann sie, wenn man die mir durch die Liebenswürdigkeit unseres Konsulats-Vertreters, Herrn Heuer, verschaffte Erlaubnis hat, auch die Frachtzüge der Panama-Railroad zu benutzen, bequem frühmorgens erreichen und jeden Abend wieder nach Colon zurückkehren.

Schon am folgenden Morgen, kurz nach Sonnenaufgang, fuhr ich mit einem solchen Frachtzug nach Culebra, um mir sofort den wichtigsten Abschnitt des Kanalbaues anzusehen, den großen zehn Kilometer langen höchsten Teil des projektierten Kanalbettes, den Durchstich durch die Wasserscheide.

Die Panama-Eisenbahn ist ein imponierendes Unternehmen. Mit wagemutiger Kühnheit wurde sie Anfang der fünfziger Jahre unter Überwindung gewaltiger natürlicher Schwierigkeiten über Küstenlagunen und unbändige Flüsse, durch fieberschwangere Sümpfe und tropisches Urwalddickicht geführt. Man durchquert heut den Kontinent Amerika auf ihr in $2^3/_4$ Stunden.

Aber der Personenverkehr spielt für die Panama-Railroad keine nennenswerte Rolle; der Gütertransport ist weitaus die Hauptsache, und er ist gewaltig. Riesige Ladehallen mit eisernen Wänden und Dächern erheben sich auf zahnartig in den Hafen Colons vorspringenden Piers; hier legen die Schiffe an, während Zweiggleise der Panama-Bahn die Eisenbahnzüge direkt bis zu ihnen heranführen, um unter den Händen von Scharen schwarzer Arbeiter unmittelbar die Waren aufzunehmen oder umgekehrt an die Schiffe abzugeben. Das geht rastlos, vom frühen Morgen bis zum späten Abend, man spürt, daß die Güter zweier Welten hier zum Austausch gelangen. Die Panama-Bahn ist vollspurig, aber eingleisig; nur an den Stationen, kleinen Ortschaften, deren Existenz großenteils mit dem Kanalbau in Zusammenhang steht, sind Ausweichgleise vorhanden. Irgendwelche Bequemlichkeiten für Passagiere gibt es auf diesen Stationen nicht, weder Wartezimmer noch gar Gastwirtschaften. Trotzdem ist die Fahrt ziemlich

teuer; sie kostet von Colon nach Panama in der ersten Klasse 16 Mark, in der zweiten die Hälfte.

Zuerst überschritt die Bahn die Lagunen, die das Eiland Manzanillo von der Küste trennen (Abb. 23). Man passiert hierbei die alten Massenquartiere der Kanalarbeiter, eine richtige Pfahlbau-Ansiedlung von kleinen, primitiven Holzhäusern mit Plattform, die zum Teil sogar jetzt, am Ende einer dreimonatigen Dürrezeit, ähnlich den prähistorischen Seedörfern, unmittelbar im Wasser standen. Zwischen anderen lag der moorige Grund trocken, überdeckt von wüsten Haufen leerer Konservenbüchsen, Topfscherben, verrotteter Kleidungsstücke, abgenagter Knochen, kurz all des Abfalls, den der liederliche Bewohner im Laufe der Zeit einfach ins Wasser geworfen hat. Daß daraus für Colon nicht gerade die Eigenschaften eines Sanatoriums entspringen, ist klar.

Zur Rechten der Bahn erblickte ich den Eingang des Kanals, der hier, zur Seite von Cristobal Colon, mit einem schönen, großen künstlichen Hafenbecken beginnt. Teils auf dem Wasser, teils daneben am Lande kennzeichnete den Ort sogleich die erstaunliche Fülle von allerlei Maschinen und Materialien, die hier aufgehäuft waren. Große Dampfbaggerschiffe lagen in Reihen am Ufer, Krahne ragten daneben empor, Schienen liefen hierhin und dorthin, mit endlosen Zügen leerer Schüttwagen besetzt. Mächtige Schuppen, das erste der großen Magazine längs der Kanalroute, teils offen, teils bedeckt, waren angefüllt mit anderen Maschinen, ganzen Scharen von Lokomobilen und kleinen Lokomotiven u. dgl. Davor lagen Berge von eisernen Schienen, Rädern, Brückenteilen, Schrauben, Klammern, kurz allem, was zu einem solchen Riesenwerk an Material erforderlich ist, unheimlich überzogen mit der gleichmäßigen roten Farbe des Rostes.

Rasch zog dies alles vorüber, wie eine Erscheinung; dann hatten wir das Festland erreicht — wenn man die Sümpfe der Küste so nennen kann — und zogen nun durch eine phantastische Tropenwildnis dahin. Bananen mit Riesenblättern, in den Sümpfen verwildert, niedrige Palmen, dürre Rohrmassen, streckenweise von den Funken der Maschine verbrannt, schönfiedrige Papyrusdickichte wechselten miteinander ab; über dem Sumpfwasser blühten große, unheimlich weiße, lilienartige Blumen zwischen giftgrünen, pfeilblättrigen Pflanzen; üppigstes Rankenwerk überzog alles Gebüsch, oft es zu undurchdringlichen Mauern verfilzend. Höhere Bäume, mit Lianen behangen, erschienen nur vereinzelt an der Bahn. Aber freilich, der Blick reichte nicht weit in die Ferne. Weiße Dünste, schwer und feucht wie die Novembernebel bei uns, lagen in diesen Frühstunden über den Sümpfen, sie kräuselten sich wie Dämpfe über den Wassern und lösten in geringer Entfernung alle Gestalten in weißlichem Dämmer auf. Die in der Tropenglut verwöhnte Haut empfand die Feuchte als empfindlich kühl, so daß ich mit Freude den allmählichen Sieg der Sonne über das Gedünst begrüßte. Wie die Klingen blitzender Schwerter fuhren die Sonnenstrahlen reicher und reicher durch die Nebelballen hindurch, zuerst die Kronen der höheren Bäume wunderbar vergoldend, dann mehr und mehr in die Tiefe dringend. Und nun entfaltete sich die Formenschönheit und brennende Blütenpracht ringsum in wunderbarer Fülle.

Die Bahn ist ursprünglich einfach durch den nur in schmaler Trasse ausgehauenen Urwald geführt worden, und in älteren Büchern findet man Abbildungen von ihr, auf denen das Baumgehänge, das sich neben und über ihr wölbt, an die Üppigkeit Doréscher Phantasien erinnert.

Abb. 24 z. S. 211



Gatun am Chagres

Abb. 25 z. S. 212



Eine fertige Strecke des Panama-Kanals

Heut hat die Arbeit am Kanal das Gelände größtenteils in breiten Streifen rechts und links vom Urwald gesäubert; so gewaltige Bilder wie früher, und wie ich sie später selbst an der Bahn in Costarica erblickte, sieht man hier nicht mehr. Allein die rasch nachschaffende Tropennatur hat doch im Rahmen einer lichteren Unterholzvegetation bereits wieder neue Dickichte emporgetrieben, die auch heut schon nur noch mit dem Buschmesser zu durchschreiten sein würden.

Gelegentlich erscheinen einzelne Hütten oder kleine Gruppen solcher, längs der Bahn, von Bananen-Pflanzungen umgeben. Hier und dort unterbrechen Grasflächen das Gebüsch, auf dem Rinder in Umzäunungen weiden, begleitet von den komischen Figuren der kleinen weißen Reiher, die ihnen das Ungeziefer absuchen.

Endlich wird bei der Station Gatun der Chagres-Fluß erreicht, dessen Tal gegenwärtig dichte weiße Nebel erfüllten. Das blasse Band des Flusses, die hölzernen Häuser des Ortes, von blühenden Gärtchen umgeben, wurden in diesem Qualm nur undeutlich sichtbar (Abb. 24).

Hier tritt auch der Kanal, der neben uns, aber unsichtbar von der Bahn aus, dieselben Gegenden durchschnitten hat, in das Chagres-Tal ein. Man sieht einen Augenblick seine Abzweigung vom Flusse, dann verschwinden beide wieder. Wir passieren gelegentlich Nebenflüsse des Chagres, sorgfältig in kräftige Steinbauten eingefaßt; diese Gesellen sind augenscheinlich nicht immer so zahm wie heute. Einige stattliche Hügel von steilen, konischen Formen, zum Teil mit höheren Waldstämmen bewachsen, der Tiger-Hügel, der Löwen-Hügel, recken sich unweit der Bahn empor, dann beschränkt wieder riesiges Dickicht von Schilfrohr mit fächerförmigen Spitzen den Gesichtskreis. Endlich erreichen

wir Bohio Soldado, wo die flachen Schwemmlandschaften des unteren Chagres ihr Ende haben und zwischen den enger zusammentretenden Talwänden die große Doppelschleuse und der Damm zur Aufstauung des künstlichen Sees errichtet werden sollen.

Bis hierher (genauer $21^1/_2$ Kilometer) ist also der Kanal von der alten Kompanie im Meeresniveau ausgehoben worden, wenn auch nicht überall schon bis zu neun Meter Tiefe. Ich habe einen Teil dieses fertigen Kanalstücks selbst an einem späteren Tage befahren und will die Schilderung davon, ehe wir die Reise fortsetzen, hier einfügen.

In dem genannten Gatun am Chagres trieb ich einen Nigger auf, der mich in seinem „Kajak", einem kleinen kipplichen Einbaumkahn, in dem man gut balancierend in der Mitte sitzen mußte, den unmittelbar unterhalb des Ortes sich abzweigenden Kanal abwärts ruderte.

Der Anblick war überraschend. Es war ja noch nicht zwei Jahrzehnte her, seit dieser Einschnitt geschaffen wurde, aber die Natur hatte seine Ränder bereits vollkommen zurückerobert, ja sie hatte hier, in der Fülle des freien Himmelslichts, sich besonders üppig entfaltet (Abb. 25). Undurchdringlich dichtes Gebüsch und große Baumwipfel umsäumten die Straße, sie drängten sich in überschäumender Fülle weit über den Wasserspiegel hinaus, oft ihre Zweige hineintauchend, so daß ich, geschützt vor den Sonnenstrahlen, fast die ganze Strecke im Schatten zurücklegen konnte. So war es eine wunderschöne Fahrt. Wenige Minuten unterhalb von Gatun umfing mich bereits die tiefste Einsamkeit des Waldes; mit leiser Ebbeströmung glitt das Wasser zwischen den Ufern dahin, lichtgrün in der Mitte, tiefdunkel im Uferschatten. Unter den Bäumen war es köstlich

Abb. 26 z. S. 213



Boca Mindi

Abb. 27 z. S. 214



Versumpfte Kanalstrecke

kühl, ohne kalt zu sein, wie an jenem Nebelmorgen. Ich hatte mich auf eine furchtbare Mückenplage gefaßt gemacht, aber buchstäblich nicht ein Moskito war zu sehen. Dagegen lebte und webte es von buntschillernden Vögeln, die fortwährend wie blitzende Edelsteine über die Wasserfläche dahinschossen. Kleine weiße Reiher saßen auf den Zweigen, hoch oben in den Lüften kreisten langsamen Flugs die Geier und rechts und links im Buschwerk sang und klang es überall von fink- und drosselartigen Tönen. Hätte nicht die stets gleichmäßige Breite des Wasserlaufs und die geradlinige Erstreckung, die das Auge zwischen blauer und blauer werdenden Baumkulissen in eine dämmernde Ferne hinausschickte, an die künstliche Schöpfung dieser Straße erinnert, man hätte glauben können, als erster Entdecker auf einem Urwaldfluß zu fahren. Ein merkwürdiger Gegensatz zu dem Bilde seines großen Genossen und Vorgängers, des Suezkanals, mit seinen weißen Sandufern und den blendenden Wüstenflächen zu beiden Seiten! Der Panama-Kanal wird, wenn er dereinst einmal fertig ist, eine Durchfahrt von berühmter Schönheit werden.

An einer kurzen Stelle, wo eine kleine Terrainerhebung, die sogenannte Sierra Mindi, durchbrochen worden ist, treten etwas höhere, felsige, aber auch mit Vegetation überwucherte Ufer hervor. Unterhalb dieser begegnet man einige Male dem Wrack eines verrotteten Baggerschiffs, das einsam im Stromlauf liegt, teilweis überwachsen von Schlinggewächs.

Plötzlich öffnet sich zur Linken das Ufer, der Blick fliegt frei hinaus auf die große Limonbai, die der Kanal streift. Es ist die sogenannte Boca Mindi (Abb. 26). Doch endigt die Wasserstraße hier noch nicht, sondern sie tritt noch einmal in das Alluvium ein. Von hier ab ist sie jedoch

in bedeutendem Maßstabe versumpft. Noch erkennt man deutlich die höheren Uferränder des ehemaligen 30 Meter breiten Bettes, aber das Innere ist mit Schilf und zähem Schlamm von beiden Seiten her soweit zugewachsen, daß an einer Stelle, wo wieder ein alter Dampfbagger festgefahren liegt, nur ein enger, kaum noch sechs Meter breiter Graben übrig geblieben war, so flach, daß eine Herde Rinder in ihm weidete; wir mußten sie erst wegscheuchen, ehe wir an ihnen vorbeifahren konnten (Abb. 27).

Schlammblasen steigen aus dem schwarzen Grunde empor, und große, langbeinige, graue Reiher stehen darin; sie bequemen sich erst zum Fortfliegen, wenn wir ganz nahe sind.

Allmählich aber wird der Kanal wieder tiefer und breiter, und nun mehren sich, je näher wir der Mündung kommen, die Spuren der Arbeit. Massenhaft liegen am Ufer, zum Teil im Wasser, rostende Eisenteile aufgehäuft; insbesondere die mächtigen Röhren für die Schleusenspeisung. Die am Ufer aufgestapelten Materialien sind dicht mit Gebüsch überwachsen, die im Wasser befindlichen überdeckt mit angesetzten Muscheln. Das einzige menschliche Wesen, das ich auf dieser ganzen Fahrt sah, war ein armseliges Chinesenweib, das durch die Büsche herangekrochen war und sich diese Muscheln mit einem Messer losschabte.

Endlich erweiterte sich der Kanal auf mehr als das Doppelte zu einem schönen breiten Hafenbassin; zur Rechten lag die Flotte der Baggerschiffe, die ich schon von der Bahn aus beobachtet, weiter hinten der Palmenhain und die Häuser von Christobal Colon. Am Ufer vor den Lesseps-Häusern endigte die Fahrt.

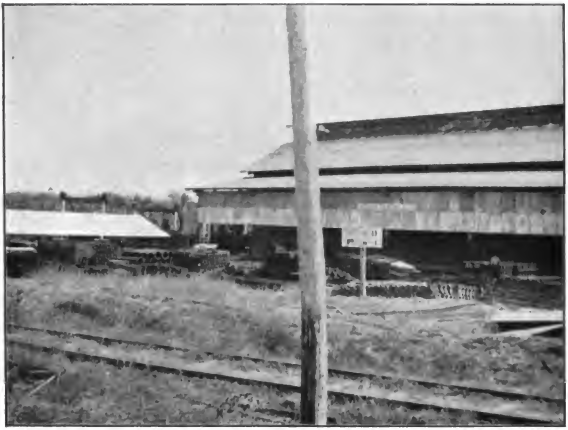
Kehren wir nun zur Fortsetzung unserer Eisenbahnreise nach Bohio Soldado zurück. Da oberhalb davon nach dem gegenwärtigen Plane der künstliche See aufgestaut werden soll, so hat die Compagnie Nouvelle die Aushebungsarbeiten der alten, die auf dieser Strecke sehr ungleich weit gediehen waren, nicht fortgesetzt. Das Wesentlichste, was wir hier von der Kanalarbeit erkennen, ist vor allem die Klärung des Geländes in breitem Streifen von dem ursprünglichen Urwald und die Besetzung mit einer Menge von Arbeiterdörfern, Ansiedlungen aus kleinen und großen hölzernen Häusern, immer auf Pfählen, auch wenn sie auf festem Untergrund erbaut sind. Stattlichere Beamtenhäuser mit hübschen Gärten stehen dazwischen, Kaufläden, meist von Chinesen gehalten, Garküchen, auch hölzerne Gotteshäuser mit gotisch geformten Fenstern in den Bretterwänden. Großenteils sind diese Häuser leer, hier und dort vom Winde umgeworfen; meist aber sind sie noch in so gutem Zustande, daß sie ohne Schwierigkeiten wieder in Gebrauch genommen werden können. Von den Arbeiterscharen ist ein ziemlich beträchtlicher Teil hier dauernd geblieben; die Leute, fast ausschließlich Neger — alle anderen Arbeiter haben dem Klima nicht standhalten können, auch die Italiener nicht — leben in einer fast unbegreiflichen, nur durch die Bedürfnislosigkeit des Schwarzen erklärlichen Weise dahin, indem sie ein paar Bananen bauen, für den eigenen Gebrauch und zu billigem Verkauf an Händler für Nordamerika, und ein wenig Mais säen. Sie verfahren dabei ganz nach der Weise der primitiven Rohkultur ihrer afrikanischen Heimat, indem sie hier und dort ein Stückchen von dem Gebüsch des Kanalgeländes wegbrennen und in den mit Asche gemischten Boden hineinsäen; nach einmaliger Ernte suchen sie dann ein anderes Stück aus.

Allenthalben sieht man längs der Kanallinie diese Brände schwelen. Im übrigen spielen sie Lotterie: — „loteria de Panama“ sieht man überall an den Stationshäusern angeschlagen — und warten auf den großen „boom“.

Die chinesischen Kulis haben sich als Kanalarbeiter gar nicht bewährt; sie warteten nur die erste Lohnzahlung ab, um sich dann sofort als kleine Kaufleute, Wäscher, Köche, Barbiere usw. aufzutun. In der Tat konnten sie auch die schwere Arbeit in diesem Klima nicht leisten; in großen Mengen sind sie daran gestorben. Eine der Ortschaften an der Bahn trägt noch heut den Namen Matachin, „Chinesentod“, der von einem großen Massenselbstmord der verzweifelten gelben Zopfträger zur Zeit des Panama-Bahnbaues herrühren soll. In den anderen Rollen scheint es ihnen jedoch zu behagen; der Isthmus ist heut ohne sie gar nicht zu denken, überall sieht man ihre „Stores“ oder Garküchen mit chinesischen und englischen Inschriften; auch hier haben sie, wie in Australien, den ganzen Gemüsebau in der Hand, auch hier sind sie, wie dort, gehaßt wegen ihres Fleißes, ihres Geschäftssinns, ihrer Sparsamkeit und ihres Zusammenhaltens.

In gewissen Abständen finden wir an der Bahn dieselben gewaltigen Magazine, wie wir eines am Eingang des Kanals schilderten, mit ähnlichen Massen von Maschinen aller Art, mit riesigen Vorräten an Metallblech, Eisenfedern, Baggermuscheln, Platten, Rädern, Schienen, Stangen, Eisenbahnschwellen usw (Abb. 28). Außerdem aber vergeht unterwegs keine längere Pause, ohne daß wir rechts und links Schmalspurbahnstränge im Dickicht sich verlieren sehen, lange Züge von Schüttwagen, teils noch mit Erde gefüllt, stehen auf ihnen, dicht umsponnen von wildem Gerank, das zum Teil aus den Wagen selbst emporwuchert, Lokomotiven

Abb. 28 z. S. 216



Magazin an der Kanallinie

Abb. 29 z. S. 172



Eine Ausweichstelle an der Panama-Eisenbahn

liegen vergraben im Urwald, und wenn von Zeit zu Zeit der Blick auf den Chagres frei wird, so sieht man gelegentlich auf ihm mitten in waldiger Einsamkeit ein rostendes Baggerschiff verankert oder versandet liegen.

Allmählich macht es einen ganz seltsamen Eindruck, diese Zeugnisse eines ungeheuren, plötzlich auf seinem Höhepunkte mit einem Ruck stillgestellten Lebens zu verfolgen. Es mutet an wie ein moderner Dornröschenzauber. Um so mehr, als die Spuren unter dem raschwuchernden Gespinst der Tropenvegetation mehr und mehr vergraben werden. Auch darin gemahnt es ja an das alte Märchen, daß man das Gefühl hat, es gibt auch hier eine Entzauberung, die plötzlich dies gigantische Werk wieder in Gang setzen kann. Das lösende Zauberwort, das mit einem Male ein neues Leben durch all diese Adern kreiben würde, ist der Entschluß Nordamerikas: „Wir bauen den Kanal!"

Sicher ist ein großer Teil des Materials nicht mehr brauchbar, allein sehr vieles, namentlich die in den Magazinen aufgehobenen Teile, wird sich mit einigen Reparaturen doch noch verwenden lassen.

Oberhalb von Bohio Soldado hat sich auch der Ausdruck der Landschaft sichtlich geändert. Der Boden ist trockener geworden, die Blattpflanzen erreichen nicht mehr diese übermäßige Entfaltung, dafür treten aber einzelne Exemplare sehr großer Urwaldbäume auf, die man stehen gelassen (Abb. 29). Der Chagres bietet mit den gelblichen Steilwänden, in die er eingeschnitten ist, und der reichen Vegetation, die ihn einfaßt, oft hübsche Blicke. Er ist hier, bei San Pablo zum Beispiel, wo wir ihn auf langer Eisenbahnbrücke überschreiten, auf dem Gipfel der Trockenzeit, nur 10—15 Meter breit. Höhen zeigen sich in Nähe und Ferne.

Wie wir schon erwähnten, ist in dieser Gegend das sierrenartige Fortstreichen zusammenhängender Gebirgsrücken unterbrochen; regellose rundliche Hügel von einer steilen Kegelform, die an lauter kleine Vulkane denken läßt, jedenfalls aber nur eine Folge der Auswitterung ist, stehen nebeneinander, ebenso regellose kesselartige Vertiefungen zwischen sich bergend.

Station Culebra! Der Ort des weltberühmten Einschnittes. Ich steige aus und werde von dem langjährigen Leiter der Arbeiten an dieser Stelle, Mr. Raggi, einem italienischen Schweizer, den die Kanaldirektion von meiner Ankunft telegraphisch verständigt hat, aufs zuvorkommendste empfangen und nun viele Stunden lang auf den Arbeitsplätzen herumgeführt und teils mit Rangierlokomotiven, teils mit Handeisenbahnwagen von einem zum andern befördert.

Der Sattel von Culebra ist eine breite Einsenkung, deren tiefste Stelle im Kanalbett ursprünglich 105 Meter über dem Meere lag, während die konischen Hügel zu den Seiten noch etwa 100 Meter höher ansteigen. Jetzt ist hier auf eine Strecke von etwa 1200 Metern ein Schnitt von wahrhaft ungeheuren Dimensionen gemacht worden. Noch sieht man hoch oben am Rande des Grabens die Häuschen, die auf dem ursprünglichen Niveau standen, wo die Arbeit begann. Heut liegt der Boden des Passes bereits mehr als 50 Meter tiefer. Von weitem, namentlich von der Panama-Seite aus, wo das Terrain rascher abfällt, sieht der Einschnitt wie ein mit gigantischen Beilen hineingehackter keilförmiger Spalt aus.

Die Arbeit geschieht in der Weise, daß die östliche Wand des Kanalschachts einheitlich in steilem Winkel in

Abb. 30 z. S. 219



Arbeiten bei Culebra

Abb. 31 z. S. 220



Arbeiten bei Culebra

die Tiefe geführt wird, die westliche dagegen steigt in einer Reihe von Stufen ab. Auf diesen Stufen liegen Schienengleise für die langen Eisenbahnzüge, welche die losgelösten Gesteine fortführen. Diese Gesteinsmassen werden von den neben ihnen aufsteigenden Wänden losgebrochen. So rücken diese Wände gleichmäßig westwärts fort; die Gleise müssen natürlich, ihnen folgend, fortwährend verlegt werden; der Einschnitt wird dadurch gleichzeitig breiter und tiefer. Die unerwartete Härte des hellfarbigen, vulkanischen Gesteins gestattet, fast senkrechte Wände zwischen den Terrassenoberflächen stehen zu lassen. Nur an den beiden Ausgängen des Einschnitts, wo weichere Tone zu durchschneiden sind, kommen schwierige Rutschungen vor.

Die Arbeit wurde gegenwärtig besonders matt betrieben, was ja leicht zu verstehen war. Schon seit einem Jahr war bestimmt worden, daß die Kompanie für ihren Besitz 40 Millionen Dollar bekommen sollte, nicht weniger, nicht mehr; alles was sie nun noch daran tat, geschah also lediglich für die schönen Augen der Amerikaner. In Amerika selbst hat man das auch eingesehen, und gerade in diesen Tagen wurde ein neuer Besuch des Generals Walker erwartet, der den Geldwert der seit dem Vorjahr geleisteten Arbeiten für eine eventuelle Zuschußzahlung an die Kompanie abschätzen sollte. (Vgl. S. 193).

Immerhin war aber auch heute noch der Eindruck der Arbeiten bedeutend. Einige hundert Leute waren beschäftigt; in langen Reihen sah man sie an den Rändern der Stufenabsätze stehen und mit eisernen Stangen Bohrlöcher in den Fels treiben (Abb. 30); dann erfolgte eine Massensprengung, mit ihren Dampf- und Staubwolken und den herumspritzenden Steinen wie eine kleine Vulkaneruption anzusehen.

Mächtig hallten die Sprengschüsse in der weiten Aushöhlung wieder; teils mit Handschaufeln, teils mit großen dampfgetriebenen baggerartigen Trocken-Exkavatoren wurde hierauf der Schutt in die Eisenbahnzüge verladen (Abb. 31) und dann auf einem höchst sinnreich ineinandergreifenden System von Schienenwegen zu den Ablageplätzen in benachbarten Tälern geführt und dort ausgeschüttet.

Besonders originell erschien eine neuerdings angewendete Arbeitsweise, um die Sohle des Einschnitts noch rascher und bequemer tieferlegen zu können. Von der steileren Panama-Seite aus war nämlich ein Tunnel unterhalb dieser Sohle in den Fels hineingeführt worden, dessen Decke stellenweis oben durchbrochen war. In diesen Tunnel fuhren die Lastzüge ein, und nun wurden die losgebrochenen Blöcke einfach durch die Löcher in der Tunneldecke in die Loren hinabgeschüttet (Abb. 32). Der Boden des Einschnitts ist jetzt auf 50—45 Meter Meereshöhe angelangt.

Eine grimmige Glut herrschte zwischen diesen nackten hellgelben Wänden, zumal da in diesen Tagen auch das Wehen der atlantischen Brise, die sonst kräftig durch den Einschnitt hindurchpfeift, ausgesetzt hatte. Es wurde dies als der Vorbote der längst erwarteten Regenzeit angesehen, nach der die ganze Natur lechzte, denn seit drei Monaten war auf dem ganzen Isthmus kein Regen gefallen. Obwohl wir nur herumspazierten und -fuhren, merkte ich an der eigenen Ermattung doch sehr wohl, daß der weiße Mann für eine körperliche Arbeit in dieser Wärme ganz untauglich ist. Freilich die vollentwickelte Regenzeit später, in der die Arbeiter niemals trocken werden, ist für unsere Konstitution noch ungeeigneter.

Die Arbeiter hier sind heute meist Jamaika-Neger, die freiwillig herkommen, zum Teil auch solche von den kleinen

Abb. 32 z. S. 220



Tunnelarbeit am Culebra-Einschnitt

Abb. 33 z. S. 232



Landungsbrücke am pazifischen Ausgang des Panama-Kanals

Antillen. Die Sprache zwischen Leitern und Arbeitern am Kanal ist das allgemeine Weltvolapük, das Englische.

Mr. Raggi geleitete mich dann in das Dorf Culebra, wo auf Veranlassung der Direktion ein Frühstück in der dortigen französischen Kantine vorbereitet war. Ich hatte das als eine besondere Gunst anzusehen, denn im allgemeinen funktioniert diese Einrichtung nicht mehr. Freund Sapper, der auch vor einiger Zeit hier gewesen, hatte mir schaudernd von den Qualen des Hungers und Durstes erzählt, die er erlitten und die ihn schließlich zwangen, sich bei einem chinesischen Garkoch zu sättigen.

Die Verwalterin der ehemaligen Wirtschaft war eine noch recht hübsche Französin, Witwe eines Elsassers mit dem deutschen Namen Scherrer, eine jener verständigen und tüchtigen bürgerlichen Hausfrauen Frankreichs mit einem Anflug von Schnurrbart, die das Heft der Wirtschaft in der Hand und den Spartopf im Verschluß haben. Die Frau, vom Dasein etwas hart und verbittert gemacht, schlug sich hier mit einem kleinen unschönen sommersprossigen Knaben mit Wundern von Sparsamkeit durch, denn Gäste, außer solchen, die vielleicht einmal einen Rum mit Wasser tranken, hatte sie nicht mehr. Auch sie wartete zäh und verbissen, wie alles hier, auf die Wiedererweckung des Lebens durch die Amerikaner.

Ich hatte Mr. Raggi vorher auf den Arbeitsplätzen bei dem Minenlegen gefragt, ob denn nicht mancherlei Unglück durch die Unachtsamkeit der Neger vorkomme. Er hatte es verneint. Das Häufigste sei, daß die Leute sich trotz aller Warnungen zu einem Schläfchen im Schatten eines Geröllzuges zwischen den Waggons auf den Schienen niederlegten und dann bei der plötzlichen Anfahrt desselben zermalmt würden.

Jetzt, während ich hier beim Essen saß, ertönten plötzlich dicht in meiner Nähe zwei scharfe Explosionsschläge, so heftig, daß die Holzwände der Kantine ins Zittern gerieten. Ich eilte vor die Tür und sah gleich darauf einen Zug Neger den leblosen Körper eines Mannes vorüberschleppen. Einer der schwarzen Minenarbeiter war, in dem bodenlosen Leichtsinn seiner Rasse, mit einem offenen Blechgefäß auf dem Kopfe, worin unten Dynamit und oben Pulver lag, herumgelaufen. Hierbei war von einer vorüberfahrenden Rangier-Lokomotive, derselben, auf der wir vor kurzem umhergedampft, ein Funke hineingeflogen, hatte erst das Pulver, dann das Dynamit entzündet, den Mann natürlich auf der Stelle zerschmettert, aber auch den Lokomotivführer und den Heizer furchtbar verbrannt.

Als nach anderthalb Stunden äußerst wohltätiger Ruhe und Kühlung auf der Veranda des Hauses mich Mr. Raggi wieder abholte, um mir nun auch die Aushebungen von Emperador zu zeigen, hatte sich auch, gerade während der Mahlzeit, der Himmel mit großer Schnelle bewölkt, ein kleiner Schauer war niedergegangen, der erste Vorbote der Regenzeit. Die heiße, staubige Erde hatte die Tropfen im Nu eingesogen oder verdampft, allein es war doch eine duftige Frische in der Luft zurückgeblieben, die man mit Entzücken einsog. Während der nächsten vierzehn Tage werden sich diese Schauer in immer kürzeren Abständen wiederholen, bis dann endlich die volle, schwere Regenzeit entwickelt ist, mit ihren fürchterlichen Güssen, ihren endlosen, tosenden Gewittern, ihrer brütenden Schwüle unter der festgeschlossenen Wolkendecke und dem unheimlichen, nicht zu bändigenden, fast sichtbaren Wuchern der Vegetation.

Himmel, was haben diese Menschen hier für eine Existenz! Ich sah mir Mr. Raggi an; er mochte vielleicht ein schönes Gehalt beziehen, aber was hatte er davon? Seine scharfen, tiefdurchfurchten Züge zeigten das vorzeitige Gealtertsein an. Und dabei führt er seit, wenn ich nicht irre, etwa zwölf Jahren, ein Dasein von der peinlichsten Regelmäßigkeit, das sich aus hygienischen Rücksichten nicht die leiseste Extravaganz gestatten darf. Jeden Tag nach Sonnenuntergang ist er von seiner Arbeit körperlich und geistig so ermattet, daß er noch gerade seine paar Journale lesen kann, um dann aufs Bett zu sinken. Verkehr hat er nicht, nach Panama kommt er selten und auch nur ungern, was soll er dort? Sonntags etwas Ruhe im easy chair und ein bißchen besseres Essen, das ist die ganze Erholung und Abwechslung in seinem Leben.

Ich warf unterwegs beim Wechseln der Kodak-Films das Papierheftchen fort, das jeder frischen Rolle beizuliegen pflegt. Ein vorübergehender Arbeiter mit intelligentem Gesicht hob es auf und fragte, ob er es behalten dürfe.

„Aber was wollen Sie damit?" fragte ich ihn. „Das sind ja nur Anweisungen zum Gebrauch meines Photographen-Apparates."

„Das tut nichts, Herr, es ist doch etwas Gedrucktes, man kann es doch lesen des Abends."

Da bei Emperador die Höhen weit niedriger sind, als bei Culebra, so ist das Maß des auszuhebenden Bodens sehr viel geringer; auf den ersten sieben Kilometern des Gesamtdurchstichs von Obispo nach Paraiso ist eine Gesamtsumme von 12 400 000 Raummetern fortzuschaffen, um die gleichmäßige Sohlenhöhe des Kanalbettes von 20,75 Meter über dem Meeresspiegel zu erreichen, während für die letzten drei Kilometer mit dem Paß von Culebra

10400000 Raummeter, also fast ebensoviel zu bewältigen sind. Aber da es sich auch auf der ersten Strecke bei Emperador um die Durchschneidung eines widerstandsfähigen Felsbodens handelt, so liegt auch hier ein technisch sehr bedeutendes Werk vor. Die neue Kompanie arbeitet an dieser Stelle nicht mehr, seit sie die Sohle gleichmäßig bis auf 40,50 Meter Meereshöhe hinabgeführt hat. Sie hat ihre Kräfte darauf konzentriert, bei Culebra das gleiche zu erreichen.

So gehört der Einschnitt von Emperador heut auch den Teilen des Kanals an, die in den seltsamen Dornröschenschlaf versunken sind. Ich sah einen langen, durchschnittlich zehn Meter tiefen und nicht viel breiteren, mit senkrechten Wänden in den Felsboden eingesenkten Spalt, auf dessen Boden jetzt dichtes Weidegras wuchs; eine Herde Rinder wurde darin gehalten, von den Steinwänden umzäunt, wie das Wild in einem Hirschgraben. Dichtes Gestrüpp, in der Dürrezeit grau verdorrt, umgab die Ränder und überwucherte auch hier die umherliegenden Reste von großartigen Maschinen. Bei diesem Durchstich waren wieder andere sinnreiche Mittel zur Anwendung gekommen. In gewissen Abständen spannten sich mächtige Drahtkabel quer über den Einschnitt, von ihrer Mitte aus ließ man schwebende Eisenkästen hinab, um mittels dieser das Material aus der Tiefe zu heben. Zeitweilig hatte man sogar zu dem abenteuerlich klingenden Ausweg gegriffen, den ganzen Graben mit Wasser zu füllen und dann Baggerschiffe darauf schwimmen zu lassen, die den Fels unter der Oberfläche unmittelbar angriffen; zur Seite des Kanals lagen noch jetzt im Buschwald die mächtigen Eisenteile der zusammensetzbaren Schiffspontons, gleich den Leibern gestrandeter Walfische.

Technisch ist dieser Kanalbau, wo man mit den gewaltigsten Mitteln an der Lösung der großartigsten Aufgaben herumexperimentieren konnte, zweifellos von einem unerschöpflichen Interesse, und ist auch alles, was man hier am Kanal sieht, heut Stückwerk und vieles Verfall, man bekommt doch einen ungeheuren Eindruck von der Wucht einer modernen Milliarde.*)

*　　*
*

An einem späteren Tage besuchte ich auch, wieder von Colon aus, das pazifische Ende des Kanals. Das Gelände steigt hinter Emperador rasch zur Küste hinunter, mit malerischen Blicken in das Tal des Rio Grande genannten, aber sehr kleinen Flüßchens, dessen Lauf der Kanal verfolgt.

Moritz Wagner hat es schon hervorgehoben, daß selbst auf dem schmalen Isthmus von Panama in der Vegetation der Unterschied des regenfeuchten Ostens von dem dürren, im Windschatten liegenden Westen hervortritt, der ganz Mittelamerika und einen großen Teil Südamerikas beherrscht, und der die Veranlassung dazu gegeben hat, daß die mit ungeheuren, düsteren, kaum durchdringlichen Urwäldern und von Feuchtigkeit triefenden Sumpfdickichten besetzten atlantischen Küsten bis vor kurzem fast unbewohnt blieben und die europäische Ansiedlung und Kultur sich auf dem von Europa abgewandten pazifischen Ufer mit seiner

*) Im Jahre 1898 waren nach dem offiziellen Bericht der Panama-Kompanie ausgegeben worden: 83 Millionen Franken für das Personal, 119 für Kauf und Transport der großen Maschinen, 77 für Konstruktion der Werkstätten und Wohnungen, fünf für Landerwerb, 9 für den Gesundheitsdienst und 443 für die Aushebung von Erdmassen. Vom Kauf der Panamabahn und anderen Transaktionen ist hier abgesehen.

lichteren und freieren Landschaft entwickelte. Infolge der Entwaldung und künstlichen Veränderung längs des Kanals wird dieser Gegensatz heut naturgemäß stark verwischt, allein wir erkennen ihn doch auch noch jetzt. Wir sehen in den Niederungen der atlantischen Abdachung die üppige Sumpf- und Regenvegetation, die jeden Fleck des Bodens dicht überpolstert; sobald aber die Schwelle überschritten ist, finden wir ein wesentlich anderes Bild: das stark bewegte Relief des Bodens tritt mit voller Deutlichkeit unter der Pflanzendecke hervor, nur noch lose sind Bäume darüber gestreut, auch diese savannenartig in einzelnen Flecken zwischen offenen Lichtungen verteilt. Vollends gegenwärtig am Ausgang der Trockenzeit war die Vegetation, je weiter man zum Meere hinunterkam, um so mehr versengt, ein gelblicher Ton lag über der Landschaft statt eines grünen, und Staub erfüllte die Atmosphäre.

Ich hatte gleich nach meiner Ankunft in Colon erfahren, daß wieder einmal das gelbe Fieber in Panama, seinem Lieblingsort, mit besonderer Heftigkeit grassierte. Erst vor kurzem waren ihm unter anderen zwei deutsche Reisende, die nur den Isthmus auf der Durchfahrt nach Südamerika passieren wollten, erlegen. Noch unter dem frischen Eindruck der Krankheit in Barranquilla beschloß ich deshalb, meinen Aufenthalt daselbst nicht länger auszudehnen, als zur Gewinnung eines allgemeinen Bildes von dieser althistorischen und zu neuer Berühmtheit berufenen Stätte erforderlich sein würde; zumal da unterwegs auf meinen Bahnfahrten der unerfreuliche, ja unheimliche Eindruck der Ungesundheit dieser Gegend nur verstärkt worden war. Die große Mehrzahl der Reisenden, die meist Angestellte der Bahn oder des Kanals waren,

schauten mehr oder weniger krank aus: gelb die Gesichtsfarbe, schlaff die zerfurchten Züge, schlottrig, oft tödlich ermattet die Haltung, mit der sie, bisweilen sichtlich fiebernd, in den Sesseln lagen, ein jammervoller Anblick.

Ich traf um $^3/_4$11 Uhr vormittags in Panama ein und nahm mir auf der weit von der Stadt landeinwärts gelegenen Station einen der dort haltenden kleinen Verdeckwagen, um zum deutschen Konsul zu fahren und diesen zu fragen, wie die Wanderung durch Panama mit geringstem Zeitaufwand einzurichten sei.

„Kennen Sie das deutsche Konsulat?" fragte ich den Kutscher.

„Si Señor," entgegnete dieser — man spricht in Panama spanisch, in Colon englisch —, ein Mischling mit scharfen, unerfreulichen Gesichtszügen, und setzte seinen Wagen in Bewegung. Wir trotteten zunächst durch dicken trockenen, blendend weißen Staub, dann über ein Pflaster aus Rollsteinen, von einer schrecklichen Holprigkeit. Die Stadt ist auf einem ziemlich bergigen Terrain erbaut worden, winklig und eng zusammengedrängt, wie in einer kleinen mittelalterlichen Festungsstadt bei uns. Die von Bränden mehrfach mitgenommenen Straßen mit ihren, meist mehrstöckigen, Häusern haben kein besonders charakteristisches Gepräge, außer dem des Schmutzes, der Armseligkeit und des Verfalls. Enge Bürgersteige ziehen sich an den Seiten dahin, von denen man in düstere Läden hineinschaut. Brütende Hitze glühte in der zwischen den Mauern eingeschlossenen Luft, in der ein weißlicher mehliger Staub schwebend hing. Staub lag auch auf den dürren Palmen vor der alten breitgestirnten Kathedrale, Staub und Gerümpel vor den zerfallenen, von verwelktem Rankenwerk überwucherten Mauern des in Ruinen liegenden Jesuitenkollegiums. Das

Licht des Tages selbst hatte etwas Stumpfes und Totes in dieser trockenen Trübe und machte den Eindruck des Bildes für die Empfindung düster trotz aller Sonnenglut.

So ging es lange dahin durch das Labyrinth der Stadt; hier durch belebte Hauptstraßen mit einem Gedränge dunkelfarbiger Neger und Mischlinge, dort durch einsame menschenleere Gassen. Endlich hielt der Wagen vor einem Hause mit Konsulatsschild über der Tür. Ich schaue es an, es ist groß und deutlich das Konsulat von Chile; der Kerl hat mich falsch gefahren. — Neue Verhandlung; er beteuert, jetzt habe er verstanden, „Consulado aleman, si, si, Señor.“ Wir rumpeln wiederum durch Gassen und Gäßchen. Zuweilen blitzt einmal durch einen schmalen Häuserspalt in der Ferne das Meer auf, eine glatte, strahlende, bläulich-silberne Fläche mit ein, zwei niedrigen, lang hingezogenen Wellenstreifen im Vordergrunde, dann umfängt uns wieder die dumpfe Enge.

Nun hält der Wagen zum zweitenmal vor einem Haus mit Konsulatsschild, — aber es ist das Konsulat von Mexiko!

Ich war selbst überrascht, was für einen Schatz kraftvoller spanischer Vokabeln die sittliche Entrüstung über diese Dummheit noch aus der Tiefe meiner alten Erinnerungen hervorzulocken wußte. Eine Anzahl Leute sammelt sich um den Wagen, und mit Hilfe dieser gelingt es, dem Kutscher, wie es scheint, nun endlich klar zu machen, wohin ich will. Noch einmal geht es neue verschlungene Wege; manche der Gassen erscheinen mir aber jetzt schon bekannt, wir haben sie bereits mehrmals passiert. Ein dunkler Verdacht steigt in meinem Busen auf und wird zur Gewißheit, als ich plötzlich sehe, wie mein Kutscher mit abgewandtem Angesicht bei dem Hause vorbeifährt, wo

groß und prächtig der Adler auf dem Schilde unseres deutschen Konsulats, der Apotheke unseres Landsmannes, des Herrn Arthuro Köhpke, prangt.

„Halt mein Freund,“ rufe ich, und verlasse das Gefährt, frage den Provisor der Apotheke nach dem tarifmäßigen Preis für eine Fahrt und zahle dem Rosselenker diesen in Gestalt von 20 Cents.

„No, Señor, ich bekomme für drei Fahrten!“ erwidert er in empörtem Ton.

Ich sage nichts, sondern sehe mir, während er zetert und gestikuliert, die Hände in den Hosentaschen, den Mann mit so ruhigem Lächeln an, daß er mich vollkommen begreift. Wütend bespuckt er das Geld, schmeißt es auf das Pflaster und fährt, seinen Gaul peitschend, von dannen.

Unser Konsul selbst, an den ich eine Empfehlung hatte, war leider verreist, ein junger Mann führte mich ein paar Häuser weiter zu seinem Vertreter, Herrn L., einem deutschen Kaufmann, Inhaber eines der üblichen großen, alle möglichen Waren umfassenden Stores, der das ganze untere Stockwerk eines Hauses einnahm. Obwohl dieser Raum eine allseitig offene Halle mit Bogenarkaden war, so blendete mich doch der Kontrast der Helle draußen und des kühlen Schattendunkels drinnen so, daß sich erst die Augen an die Dämmerung im Innern gewöhnen mußten. Inmitten seiner Vorratsberge empfing mich ein alter Herr mit großer Freundlichkeit. Kaum aber hatte ich ihm meine Frage vorgelegt, als er ganz erschrocken erwiderte:

„Aber Herr, wissen Sie denn nicht, daß wir augenblicklich das gelbe Fieber in Panama haben?“

„Gewiß, das weiß ich; darum will ich ja gerade meinen Besuch der Stadt möglichst zusammendrängen.“

„Sie scheinen aber nicht zu wissen, was das auf sich hat, das gelbe Fieber. Sehen Sie einmal hinaus; wenn Sie jetzt in dieser Mittagsglut auch nur eine Stunde in Panama herumgehen, dann haben Sie es."

„Aber so schlimm wird es doch nicht gleich sein."

„Ja, es ist so schlimm," wiederholte er eindringlich und erzählte nun, wie er jenen beiden Deutschen, die ich oben erwähnte und die mit dem gleichen Ansinnen an ihn herangetreten seien, das gleiche wie mir gesagt habe; sie hätten nicht gehört, wären in Panama herumgestrichen, und einige Tage später hätte er sie beide zu begraben gehabt.

„Das einzige, was ich Ihnen raten kann, ist dies. Zwei Minuten von hier liegt das Grand Central Hotel. Das hat einen kühlen, schattigen Lichthof; ich lasse Sie durch meinen Laufjungen dorthin führen, halten Sie sich dort während der Mittagsstunden ganz ruhig, frühstücken Sie gut und dann — fahren Sie mit dem Drei-Uhrzug wieder fort nach Colon. Ich sage Ihnen, es ist absolut nichts in Panama zu sehen, es gibt überhaupt nichts in Panama, tun Sie, was ich Ihnen sage."

„Nun, ich hatte z. B. gehört, daß man sich die Bovedas ansehen müsse, und das Meer von den alten Wällen aus. Ich kann mir ja einen Wagen dahin nehmen."

„Meinetwegen, fahren Sie mit einem Wagen dorthin und kommen Sie dann wieder zurück."

„Und dann wollte ich nach La Boca hinaus, wo der Panama-Kanal mündet."

„Ah, nach La Boca? Ja, das ist gut, fahren Sie lieber nach La Boca hinaus, dort ist frische Seeluft, dort ist es viel schöner, und Sie sehen dort dasselbe wie auf den Wällen. Fahren Sie nach La Boca!"

Das Letztere hatte er gesagt, wie wenn jemand eine gebotene Rettungshand ergreift. Ich habe das merkwürdige Gespräch so wörtlich wiedergegeben, wie es mir in Erinnerung ist, weil es den besten Beweis für meine frühere Beobachtung abgibt, wie ernst die Ansässigen selbst das unheimliche Übel nehmen. Das Ganze wurde in einem so eindringlich gedämpften, fast flüsternden Ton gesprochen, daß ich einen Augenblick eine ganz wunderliche Empfindung bekam. Es war mir, als ob wir beide hier wie zwei scheue Tiere in dunkler Höhle hockten und ängstlich hinausspähten in die stumpfe kreidige Blendung da draußen, in der irgendwo der „Yellow Jack" leibhaftig als ein schauerliches, aus der staubigen, dürren Helle gewobenes Gespenst durch die Gassen streichen mußte.

Nachdem ich mich dankend von Herrn L. verabschiedet hatte, suchte ich zunächst das benachbarte Bankhaus Piza Lindo auf, dem ich durch die Deutsche Bank akkreditiert war, um etwas Geld zu erheben. Hier erzählte ich, was ich gehört, und wiederholte lächelnd die Frage, ob es denn wirklich so schlimm sei. Der Chef des Hauses, ein eingeborener Spanier oder Portugiese, lächelte ebenfalls ein wenig und meinte:

„Ganz so arg ist es wohl nicht, wenn Sie sich nicht überanstrengen. Aber — wissen Sie — besser ist es, Sie fahren wirklich so rasch wie möglich wieder fort."

Ich kombinierte die gegebenen Ratschläge, frühstückte erst im Lichthof des Grand Central Hotel, nahm dann noch einmal einen Wagen, um noch etwas durch die Stadt zu fahren, und fuhr hierauf mit dem Arbeiterzug der von der Panama Railroad sich abzweigenden Bahn über eine öde sumpfige Uferfläche mit Schilf und Mangrove-Buschwerk nach dem etwa zwei Kilometer westlich von Pa-

nama gelegenen La Boca, der Mündung des Rio Grande und zugleich des Kanals.

Die Bahn endigt in dem großartigen, mit einem Aufwand von sechs Millionen Francs durch die Compagnie Nouvelle erbauten Pier, einer mächtigen, auf gemauerten Pfeilern ruhenden und mit einem Metalldach gedeckten Landungsbrücke von 300 Meter Länge, die mit gewaltigen Krahnen ausgestattet war (Abb. 33).

Auch das pazifische Ende des Kanals ist von der alten Kompanie in 30 Metern Breite im Alluvium des Rio Grande bereits großenteils fertig ausgehoben worden; man sieht hier das Bett sich neben der Mündung des Rio Grande abzweigen, in die Mangrovesümpfe hinein. Der Blick landeinwärts auf die Wasserscheide ist erheblich anders, als der von Colon aus über die Lagunen, wo man nur ganz in weiter Ferne einige blaue Bergzüge erblickt. Hier liegen sie viel näher und bilden eine seltsame Reihe zipfliger Kegel, um deren Spitzen gegenwärtig dunkle Regenwolken hingen.

Seewärts erkennt man die noch fünf Kilometer lange unterseeische Strecke des Kanals, dessen Boden die Compagnie Nouvelle bis zur Tiefe von neun bis zwölf Metern ausgebaggert hat, an der langen Reihe von Schwimmbojen, die das Fahrwasser bezeichnen. Sie führten bis zu der im Hintergrunde sich aufbauenden Insel Naos, an der die ganz großen Dampfer heute einstweilen noch ankern.

Der Blick nach der See hinaus ist von hoher Schönheit. Panama selbst ist nicht sichtbar, eine hohe Berghalbinsel verdeckt die Stadt, malerisch bewachsen mit Wald, in den hübsch gelegene Villen eingebettet sind.

Im Vordergrunde kennzeichnete sich die bedeutende Gezeitenbewegung des pazifischen Ozeans; die Ebbe hatte

Abb. 34 z. S. 233



Das pazifische Ende des Panama-Kanals

auf einen mächtigen Flächenraum hin den von Wasserrinnsalen durchzogenen blaugrauen Schlickboden freigelegt, den der Rio Grande hier anschwemmt und der eine dauernde Schwierigkeit für den Kanal bilden wird. Weiter hinaus aber flog der Blick über die leuchtende Wasserfläche zu den schöngezeichneten Silhouetten der auf ihm schwimmenden Inseln und zwischen ihnen hinaus in die unendliche Weite des gewaltigsten aller Meere (Abb. 34). Beflügelt folgte ihm die Sehnsucht, und sie trug den Beschauer hinaus zu den fernen Gestaden der grünen Südsee-Eilande, auf denen er vor Jahren so viele Wochen und Monate tiefsten, schattenlosesten Glücks genießen durfte.

Wird sich das Zukunftsbild erfüllen, das mir in La Boca, angesichts der strahlenden Wellen des Pazific emporstieg? Am 25. September 1513 bekam Vasco Nuñez Balboa als erster Europäer von der Höhe der Isthmuskordillere, nur wenig östlich von hier, das von Kolumbus erkundete Meer wirklich zu Gesicht. Wird man den vierhundertsten Jahrestag dieser großen Entdeckung damit begehen können, daß dann das erste Schiff durch den Isthmus von Panama aus den Wassern des einen Weltmeers in die des anderen steuert?

* *
*

Nun zum Schluß noch einige Worte über die zukünftige Bedeutung des Kanals nach seiner Vollendung.

Wenn auch der mittelamerikanische Durchstich als technische Leistung den Suezkanal noch übertrifft, so darf man doch nicht zweifeln, daß er einstweilen an Wert für Weltwirtschaft und Weltverkehr weit hinter diesem zurückstehen wird. Der Suezkanal setzt zwei alte hochentwickelte Kulturgebiete von dichter Besiedlung und großem Reichtum, Europa und Süd- und Ostasien, in Verbindung; der mittelamerikanische

Kanal wird aus dem Atlantischen in den Pazifischen Ozean führen, d. h. in ein Meer, an dessen Ufern die Kultur noch jung und das Verkehrsbedürfnis verhältnismäßig wenig entwickelt ist. Allerdings gehört die ostasiatische Küste ja auch zum Pazifischen Ozean, allein der Weg zu ihr ist für Europa durch den Suezkanal sehr viel näher, als über Mittelamerika.*) Von Hamburg nach Hongkong hat man über Suez 10000, über Mittelamerika 14600 Seemeilen, also rund 4600 Seemeilen mehr, zurückzulegen; auch nach Schanghai (10650) ist der Suezweg von hier noch 3100, nach Yokohama (11500) 1400 Seemeilen kürzer, als der über Panama. Nach Melbourne beträgt er über Suez 11300, über Mittelamerika 13000 Seemeilen. Erst nach Neuseeland (Auckland) ist für Hamburg der Weg über Mittelamerika (11750) kürzer, als über Suez (13100).

Es kommt aber bei dem Suezweg als ein die bloßen räumlichen Verhältnisse an Bedeutung vielleicht noch übertreffender Vorzug hinzu, daß diese Weltstraße überall unterwegs bedeutende Zwischenkulturbezirke berührt: die Mittelmeerländer, Ägypten, Vorderindien, Ceylon, Hinterindien, die Sundainseln. Bei dem Wege durch Mittelamerika fällt das weg; nur ungeheure Meeresbreiten, mit wenigen, im Areal und Kultur armen Inseln sind zu durchmessen. Unter diesen Umständen wird der Verkehr Europas nach Ostasien und Australien noch weniger Ursache haben, sich dem neuen Kanal zuzuwenden. Selbst für die Beziehungen der Ostküste der Vereinigten Staaten nach Ostasien kann das noch gelten, denn von New York nach Schanghai spart man auf dem Wege durch Mittelamerika (10800 Seemeilen) nur 1500 Seemeilen gegen den über Suez (12300), ja nach Südchina (Hongkong) ist es von

*) Die Zahlen im Folgenden beruhen auf: R. Jannasch: Die Wege und Entfernungen zur See im Weltverkehr. Berlin, 1904.

New York sogar noch fast genau so nahe über Suez, als über Panama via Honolulu (rund 11500)! Der Pazifische Ozean ist eben so ungeheuer groß, wie man sich selten recht klarmacht.

Wesentlich näher gerückt wird für Europa und das östliche Nordamerika, die beiden großen Zentren der modernen Kultur, lediglich die Westküste Amerikas. Deren Entwickelung und Verkehrsbedürfnis hält sich aber einstweilen doch noch in bescheidenen Grenzen, ja wird bei der Schmalheit der pazifischen Abdachung dieses Kontinents sich wahrscheinlich immer in solchen halten.

Was eine spätere Zukunft mit noch ungeahnten Verkehrsvervollkommnungen aus dem mittelamerikanischen Kanal einmal machen sollte, entzieht sich natürlich der Voraussage. Soviel ist aber doch wohl gewiß, daß den Löwenanteil dabei immer Nordamerika, nicht Europa, haben wird. Denn selbst diejenigen Gebiete des Pazific, die er Europa näher bringt, werden doch dem rivalisierenden östlichen Nordamerika in noch viel größerem Maßstabe genähert. Bisher hatte Europa, insbesondere gerade Deutschland, dank seiner Rührigkeit, den Verkehr mit Westamerika ums Kap Horn herum zum großen Teil in Händen, obwohl der Weg von New York aus auch heut schon der nähere ist. Allein es läßt sich doch nicht leugnen, daß der Wettbewerb mit den Nordamerikanern nach Herstellung eines mittelamerikanischen Kanals noch wesentlich schwerer werden wird. Der Weg von Hamburg nach Valparaiso ist jetzt, um das Kap Horn, nur 650 Seemeilen länger, als von New York dorthin (9200 : 8550), er wird nach Eröffnung des Panama-Kanals aber 3000 Seemeilen länger sein (7600 : 4600); Hamburg gewinnt also nach dem wichtigen Eingangstor von Chile nur 1600, New York fast 4000 Meilen!

Oder nehmen wir San Francisco. Um das Kap Horn herum betrug der Weg von Hamburg dorthin bisher 14000, von New York 13300 Seemeilen. Durch Mittelamerika hindurch wird er für Hamburg 8200, für New York 4200 betragen, d. h. während er vorher für unseren Hafen nur 700 Seemeilen länger war als für den amerikanischen, wird er jetzt 4000 Meilen (!) dahinter zurückstehen. Diese Zahlen erst, die noch mißlicher werden, wenn wir statt New York New Orleans als Ausgangspunkt nehmen, geben den rechten Begriff für die Verschiebung der Lage zu ungunsten von Europa, das soviel Enthusiasmus, wissenschaftliche Arbeit und Kapitalien an die Erbauung dieses Kanals gesetzt hat.

Vielfach werden bei uns in Deutschland Vorstellungen von einem besonders glänzenden Aufschwung für unsere Südsee-Inseln an den Panama-Kanal geknüpft. Ich fürchte, diese sind alle hinfällig. Neu-Guinea wird für einen Verkehr von Mittelamerika nach dem Westen niemals ein Durchgangsland sein, die größte Weite des leeren Ozeans, gerade in den Äquatorbreiten, liegt dazwischen. Marschalls-Inseln und Karolinen sind zu winzig und weltverloren, der Verkehr wird sich nicht um sie kümmern; nach Ostasien wird er nicht sie, sondern die Sandwichs-Inseln berühren. Es könnte also allein Samoa in Betracht kommen, das zwischen Panama und Neuseeland sowie Australien liegt. Allein hier ist — abgesehen von der bereits erwähnten Tendenz des Welthandels, bloße Zwischenhäfen immer mehr auszuschließen (Vgl. S. 32) — gewiß, daß der Verkehr, soweit er in amerikanischen Händen ist, nicht unserem deutschen Apia, sondern dem amerikanischen Pango-Pango zugewendet werden wird, wie es bereits jetzt, unmittelbar nach der Teilung des Archipels zwischen Deutschland und Amerika mit dem Verkehr

zwischen Kalifornien und Neuseeland geschehen ist. Und sollten die Engländer Linien durch den Kanal zu ihren Kolonien einrichten, so werden sie jedenfalls in dieselbe Kerbe hauen, wenn sie überhaupt Samoa und nicht Tonga oder Fidschi anlaufen. Die Schaffung einer konkurrenzfähigen deutschen Dampferlinie aber von Hamburg oder Bremen durch den Panama-Kanal nach Australien ist einstweilen eine abenteuerliche Perspektive; sie würde eine Subvention fordern, die in keinem Verhältnis zu dem möglichen Nutzen stände.

Wichtiger aber noch als diese berechenbaren Vorteile der Union werden die noch unabwägbaren sein, die für sie politisch aus dem Kanal entspringen, namentlich dann, wenn er ganz in ihren Händen sein wird. Die Verdoppelung der Seemacht dieses Staates, die enge Verknüpfung des Westens mit dem Osten und die daraus entspringende einheitlichere Zusammenfassung, die schwerwiegende Bedeutung dieses Werkes und dieser Position für seine panamerikanistischen Pläne, alles das sind Dinge, die Nordamerika in seinem schon ohnedies so mächtigen Emporstreben wesentlich unterstützen müssen. Alles aber, was die Vereinigten Staaten kräftigt, schädigt bei der Rivalität dieser beiden Welten unmittelbar und von selbst unser Europa. Und so müssen wir vom Standpunkt der nüchternen Überlegung der Vollendung des Panama-Kanals eigentlich mit recht geteilten Gefühlen gegenüberstehen.

* * *

Allein es widerstrebt mir, diesen Aufsatz mit einem so zagenden Gedanken zu schließen. Der mittelamerikanische Kanal, das ist meine Überzeugung, gehört zu den Dingen, die unter allen Umständen einmal kommen werden, ob wir es gern sehen oder nicht; das Verkehrsbedürfnis der Mensch-

heit wird ihn sich über kurz oder lang erzwingen. Unabwendbare Notwendigkeiten aber soll der Tüchtige nicht bejammern, sondern sich darauf einrichten, ihnen zweckmäßig zu begegnen. Wir dürfen das Vertrauen haben, daß die jugendliche Kraft unserer Nation, daß insbesondere die Energie und Erfindungsgabe unseres Handelsstandes, die sich so mächtig vorschreitend auf der ganzen Erde betätigt, die Mittel finden werde, um die durch den Panama-Kanal für uns sich ergebenden neuen Möglichkeiten entschlossen auszunützen, den erwähnten Nachteilen der neuen Lage entgegenzuarbeiten, ja sie vielleicht noch ungeahnter Weise in Vorzüge für uns zu verwandeln.

Nachwort.

Unmittelbar vor Drucklegung dieser Zeilen kommt noch die Kunde, daß dem erwähnten Beschluß der letzten General-Versammlung der Compagnie Nouvelle du Canal de Panama (vgl. S. 192) der Vollzug der Übernahme des Kanals durch die nordamerikanische Union auf dem Fuß gefolgt ist. Ich füge die letzten Nachrichten hier bei:

„Panamakanal. Am 4. Mai hat die Kanalkommission der Vereinigten Staaten Besitz von der Kanalroute und dem Eigentum der Panamakanalgesellschaft ergriffen. Von dem vereinbarten Kaufpreis von 40 Millionen Dollars erhält 20 Millionen Franken die alte Panamagesellschaft für die Aktien der Panamabahn; fünf Millionen Franken erhält die neue Panamagesellschaft als Entschädigung für die fünf Millionen Franken, die sie im April 1900 für die Verlängerung der Konzession an Kolumbien gezahlt hat. Von dem Rest der 40 Millionen Dollars erhält die alte Panamagesellschaft 60% und die neue Panamagesellschaft 40%. Inzwischen ist General Davis, der Gouverneur der

Kanalzone, mit einer Abteilung des Geniekorps von New York nach Panama abgefahren, um die Regierung in der Kanalzone zu übernehmen. Augenblicklich sind dort 1700 Arbeiter beschäftigt, die noch von der französischen Kanalgesellschaft angestellt worden sind: diese Leute sollen beibehalten werden, da sie an das Klima gewöhnt sind. Amerikanische Arbeiter werden nicht eher in das Kanalgebiet geschickt werden, als die erforderlichen sanitären Vorkehrungen getroffen sind, um ihnen den Aufenthalt daselbst zu ermöglichen. General Davis wird zunächst die Verbesserung der sanitären Verhältnisse in die Hand nehmen und sich dann erst den eigentlichen Kanalarbeiten zuwenden."*)

Hiermit ist — aller menschlichen Voraussicht nach — die „Vorgeschichte" des mittelamerikanischen Kanals endgültig zum Abschluß gekommen.

*) Geographische Zeitschrift Jahrgang 1904. S. 345.

Zum Hochland von Costarica.

Als Kolumbus auf seiner letzten Forschungsreise die atlantischen Küsten Mittelamerikas erreichte und als erster Europäer an ihnen entlang segelte, erfuhr er in einer Bucht, die in der Nähe des heutigen Greytown gelegen haben muß, daß es in der Fortsetzung seiner Fahrt nach Südosten Gestade von erstaunlichem Goldreichtum gäbe. Wirklich begegneten ihm dann bei mehrfachen Landungen in der Gegend des Isthmus von Veragua Indianer mit Goldschmuck am Halse, Goldplättchen wurden von seinen Leuten im Sande der Flüsse gefunden, und die Eingeborenen machten ihm eifrige Schilderungen von großartigen Goldminen im Innern — oder wenigstens hörte der Admiral in seinem bis zur fixen Idee gesteigerten Glauben, in den „Goldländern" des fernen Asiens angelangt zu sein, solche Angaben aus ihrem Kauderwelsch heraus. Und das genügte für ihn, dem ganzen Küstenstrich den schwungvollen Namen „Costa rica y Castilla de Oro", d. h. reiche Küste und goldenes Kastilien, zu geben. Obwohl schon unmittelbar nach Kolumbus, sobald man die fieberschwangeren Sumpfküsten mit den endlosen, todeinsamen Urwäldern dahinter näher kennen gelernt hatte, eine heftige Polemik

gegen ihn an diese übertriebene Namengebung anknüpfte, hat sich doch die Bezeichnung Costarica für einen Teil dieses Küstenstrichs und sein Hinterland, für die heutige Republik dieses Namens, gehalten. Ja, in einem gewissen Sinne hat die Entwickelung wider Erwarten den Namen auch nicht ganz ohne Rechtfertigung gelassen, insofern nämlich der kleine, von Meer zu Meer reichende, ungefähr drei Vierteln Bayerns an Flächeninhalt gleichkommende Staat allgemein unter den spanischen Republiken Mittelamerikas (Guatemala, Honduras, San Salvador, Nicaragua, Costarica, seit November vorigen Jahres ist als sechste die Republik Panama hinzugekommen) als der blühendste, bestgeordnete, verhältnismäßig am meisten zivilisierte gilt.

Allerdings beschränkt sich dieser Zustand auf eine schmale Zone seines Gebietes, auf die Verbindungslinie zwischen den Häfen Puerto Limon an der atlantischen und Punta Arenas an der pazifischen Küste, längs deren die wichtigsten Städte liegen und weitaus der größte Teil der auf rund 260000 Köpfe geschätzten Bevölkerung sitzt. Abseits von diesem schräg über das Hochland hinwegziehenden Kulturstreifen dehnen sich noch kaum bekannte Gegenden voll rauher, pfadloser Gebirge und gewaltiger Urwälder aus, in denen, äußerst spärlich verteilt, einzelne Indianerstämme, zu den urtümlichsten des Kontinents gehörend, hausen. Trotzdem hält auch ein so ausgezeichneter Kenner ganz Mittelamerikas und so sicherer Beurteiler, wie Professor Sapper, mein Reisegenosse von Martinique, diese günstige Meinung von Costarica aufrecht. In seinem letzten Buche*) bezeugt er, bis in die von ihm besuchten entlegensten Gegenden spüre man doch, daß die Verwaltung eine geord-

*) Mittelamerikanische Reisen und Studien aus den Jahren 1888—1900. Braunschweig, 1902. S. 145 f.

netere, die Beamten gebildeter, pflichttreuer und weniger zu Despotismus geneigt, die ausübenden Organe besser erzogen und bescheidener seien, als in dem übrigen Mittelamerika; die Schulbildung sei eine bessere, die angenehmen Umgangsformen der höheren Schichten verbärgen hier besser den im Grunde auch bei ihnen glimmenden Fremdenhaß, als anderswo usw.

Er hatte mir deshalb geraten, doch unter allen Umständen vor meiner Rückkehr nach Europa einen Ausflug dahin nicht zu versäumen, um einige angenehme Eindrücke mitzunehmen nach den vielen unerquicklichen, die mich in Kolumbien erwarten würden, und mir auch einen Empfehlungsbrief an einen besonders beliebten und angesehenen Deutschen in San José, der Hauptstadt Costaricas, Herrn R. Kruse, mitgegeben, der mich in den „Deutschen Verein“ daselbst einführen sollte.

Was mich fast noch mehr als diese erfreulichen Aussichten bestimmte, war eben gerade der Wunsch, das Deutschtum Costaricas kennen zu lernen. Wie in den Republiken Mittelamerikas überhaupt, so nehmen auch in Costarica die Deutschen, als Kaufleute sowohl wie als Pflanzer, einen sehr bedeutenden Teil an dem Handel und den Erzeugnissen dieser Weltgegend. Insbesondere hier erfreuen sie sich einer sehr geachteten Stellung; sie haben gelegentlich schon in der Geschichte des Staates einen nicht unbedeutenden Einfluß ausgeübt, z. B. als sie 1859 mit den Engländern gemeinsam den fremdenfeindlichen Präsidenten Mora stürzen halfen. Der deutsche Ein- wie Ausfuhr-Handel mit Costarica ist relativ, d. h. im Verhältnis zur Einwohnerzahl, am kräftigsten unter den fünf Republiken, und die Gesamtsumme des deutschen in Costarica angelegten

Kapitals nächst dem ungleich größeren und von Deutschen besonders besiedelten Guatemala, auch absolut am größten.*)

Der dritte Punkt meines ursprünglichen Reiseplans, der Besuch von Venezuela, war mir im Laufe der Fahrt, insbesondere seit meinem so flüchtigen Besuch der Hafenstädte von Kolumbien, immer unzweckmäßiger erschienen. Meine Zeit war beschränkt, erst unterwegs aber erkannte ich recht, wie völlig ungenügend sie auch für ein nur oberflächliches Kennenlernen des räumlich derart gewaltigen Landes sein würde. In einem so kleinen Gebiet wie Costarica konnte ich dagegen hoffen, einen doch etwas zureichenderen Eindruck des Ganzen zu gewinnen.

So gab ich denn leichten Herzens Venezuela preis, um, als eine erwünschte Ergänzung zu meinen Beobachtungen am Kanal von Panama, noch etwas mehr vom mittelamerikanischen Isthmus kennen zu lernen.

Gern hätte ich freilich den anfänglichen Gedanken zur Ausführung gebracht, von Panama zur See nach Punta Arenas zu fahren und von dort über das Hochland nach Puerto Limon zu wandern, um das Gebiet vom Pazifischen zum Atlantischen Ozean zu durchqueren und so auch an dieser Stelle den charakteristischen Unterschied zwischen dem pazifischen und dem atlantischen Abhang Mittelamerikas kennen zu lernen, jene tiefgreifende landschaftliche Verschiedenheit zwischen dem regenfeuchten, dem Passat aus-

*) Im Jahre 1897 betrug das in deutschen Handelsfirmen arbeitende, in Eisenbahnen und industriellen Unternehmungen, in Grundbesitz und Krediten angelegte Kapital insgesamt für Guatemala 155,5 Millionen Mark, für Honduras 2 Millionen, für Nicaragua 14,1 Millionen, für den kleinsten Staat San Salvador fehlen bestimmte Angaben, doch erreicht die Summe sicher nicht die Zahl für Costarica, nämlich 39,9 Millionen Mark. (Vgl. Sapper a. a. O. S. 341 f.)

gesetzten Osten mit den kolossalen Urwäldern und dem windgeschützten heißen Westen mit seinem lichten, savannenartigen, zur Trockenzeit das Laub abwerfenden Baumwuchs. Allein das gelbe Fieber in Panama machte dies Unternehmen bedenklich. Denn bei der immer regen Neigung der amerikanischen Staaten, lieber durch schikanöse Quarantäne-Maßregeln als durch gesundheitliche Vorkehrungen im eigenen Lande ein Heilmittel gegen die Seuchen des Klimas zu suchen, und bei der Rücksichtslosigkeit, mit der die Abschließung gewöhnlich ausgeführt wird, konnte ich als Reisender auf einem von Panama kommenden Schiff in die ärgsten Ungelegenheiten kommen —, wie es ja dem nicht lange nach mir über Panama nach dem westlichen Südamerika reisenden Professor Hans Meyer auch wirklich ergangen ist.

So beeilte ich denn nach Möglichkeit meine Arbeiten am Kanal und fuhr mit der am 19. April von Colon abgehenden „Castilia" der deutschen Hamburg-Amerika-Linie unmittelbar nach Puerto Limon.

Das Reisen mit diesen deutschen Frachtschiffen ist mir in mehr als einer Hinsicht wertvoll gewesen. Nicht nur, weil ich dadurch am unmittelbarsten den bedeutenden Güterumsatz beobachten konnte, der hier durch deutsche Hände vollzogen wird, und die Verknüpfung des deutschen Elements in diesen fernen Weltgegenden unter sich und mit der Heimat am besten kennen lernte, sondern weil es mir auch wertvoll war, das tägliche Leben der Angehörigen unserer modernen deutschen Handelsmarine im Auslande mitzuleben. Romantik ist recht wenig damit verbunden, wohl aber harte und eintönige Arbeit die Fülle. Die großen Erfolge, die Deutschlands Verkehrslinien hier errungen haben, sind uns nicht als Göttergeschenk in den Schoß gefallen, sie sind das

Ergebnis einer rastlosen, entsagungsvollen, eisernen Mühe, vom obersten Leiter herab bis zu den einzelnen im Dienst. Soviel Häfen ich auch mit diesen Schiffen anlief, immer entwickelte sich das gleiche Bild, eine sofort nach Landung einsetzende, bis an die Grenze des Könnens angespannte Tätigkeit der gesamten Mannschaft, insbesondere aber der Offiziere, um in der denkbar kürzesten Zeit zu löschen und zu laden. Jedesmal eine Hochdrucktätigkeit, um die geringste Spanne Zeit herauszuschlagen, die irgend möglich war. Wo es nur anging, wurde mit Hilfskräften, mit Überstunden und Überzahlung bei künstlicher Beleuchtung in die Nacht hinein gearbeitet. Und noch war in der Regel der letzte Sack nicht im Raume verstaut, als der Anker schon wieder hoch ging. Gleichmäßig, im einförmigen Schiffsdienst, verrollte dann an Bord der Tag, bis der nächste Hafen erreicht war und dasselbe Schauspiel begann.

So war es auch in Colon gewesen. Kaum hatte das Schiff, mit dem ich von Cartagena kam, sich in einem der windgeschützten und daher glutheißen Bassins des Hafens neben dem ihm bestimmten Pier festgemacht, als die Züge der Panama-Eisenbahn donnernd in die mächtige Eisenhalle des letzteren einfuhren und die Ausladung der Massen von Reissäcken begann, die wir an Bord hatten. Rasch füllte sich der Pier mit Scharen von Negerarbeitern, angetrieben von der schmetternden, durch das ganze Gewölbe hallenden Stimme des hiesigen Agenten der Hamburg-Amerika-Linie. Die Schiffsoffiziere traten zu den Luken, aus denen an Kranen die Waren hervorschwebten, oder an den Fuß der großen Rollbrücken, die mit ihrem einen Ende auf den Bordrand des Schiffes hinaufgewunden wurden und auf deren geglätteter Oberfläche die Ballen und Säcke unablässig abwärts glitten. Kulis beförderten sie mit Karren,

in ununterbrochener Reihe unmittelbar in den danebenstehenden Zug, während ein anderer Schiffsoffizier zugleich mit einem Delegierten des Abnehmers der Ware die Anzahl der Kolli notierte, d. h. endlose Stunden hindurch, auf einem Stühlchen in der Halle sitzend, Strich um Strich in sein Buch machte.

Genau das gleiche Bild traf ich, als ich am fünften Tage nach Beendigung meiner Kanalstudien wieder an Bord zurückkehrte. Noch immer saß derselbe Offizier in Hemdärmeln und schweißüberströmt unter dem glühenden Wellblechdach auf seinem Stühlchen und machte Striche, noch immer dröhnte die Halle vom schmetternden Ruf der Agenten und dem Rollen der endlosen Karrenreihen, nur daß jetzt Säcke voll Kaffee oder Getreide umgekehrt aus den Eisenbahnwaggons die Rollbrücken aufwärts in das Schiff geschleift wurden. Noch immer standen unten an den Brücken oder oben an den Luken die übrigen Aufsichtführenden, mit dem Unterschiede, daß sie jetzt, wo die Frachtnahme dem Ende zuging, in der üblichen, noch größeren geradezu nervösen Hetze arbeiteten, um die festgesetzte Stunde der Abfahrt einzuhalten. Das letzte Sackbündel schwebte noch am Kran pendelnd über der Schiffsluke, als schon die Rollbrücken fortgerissen, die fesselnden Drahtseile gelöst wurden und der wuchtige Eisenkörper der „Castilia“ sich langsam von den Pierpfählen löste.

Eine Stunde später war das flache Colon bereits verschwunden; einsam strich das Schiff wieder durch die öde See. Vom Lande hatten seine Insassen außer mir während der fünf Tage kaum etwas zu sehen bekommen.

Wir freuen uns in der Heimat gern behaglich und selbstzufrieden der fortschreitenden wirtschaftlichen Eroberungen, die Deutschland auf dem Erdball macht; ich möchte

aber auch hier wieder den Blick auf die Mühen und die eiserne Pflichtstrenge lenken, mit denen unsere Söhne diese Früchte draußen erringen helfen.

* * *

Da man nach dem etwa 190 Seemeilen entfernten Puerto Limon in der Sehne des Küstenbogens fährt, kam das Ufer sehr bald außer Sicht, das Meer war still und im Gegensatz zu dem hitzebrütenden Colon angenehm kühl. In der leise fächelnden Luft, die der Gang des Schiffes selbst erzeugte, atmete die Lunge wie befreit auf. Aber auch seelisch war es wie eine Art Befreiung, daß dieser ganze Landstrich des Isthmus hinter einem lag: dies Colon mit seiner häßlichen Stillosigkeit und seinen übeldünstenden Korallenlagunen, dies wirre Chaos der brachliegenden Kanalbauten, dies düstere alte Panama mit seinem gespenstischen Schrecken, dem Yellow Jack, kurz, diese ganze Welt ohne Anmut und mit ihren von der Jagd nach dem Glück, von Klima und Krankheit vorzeitig verwüsteten Menschen. Wohl dem Reisenden, den ein Stück sauberer deutscher Heimat selbst hierherträgt und wieder mit sich fortnimmt, wie mich!

Am folgenden Morgen waren wir wieder in Sicht der Küste, und der Anblick des Landes wurde mit jeder Viertelstunde schöner und majestätischer. Das war ein ganz anderes Bild, als ich es gegenüber dem niedrigen Isthmus gehabt hatte. In düsterer Größe baute sich hinter einem niedrigen Vorstrand die mächtige Kordillere von Talamanca auf, das gewaltige Kettengebirge, das den Süden der Republik Costarica erfüllt und mit seinen höchsten Gipfeln 3000, ja fast 4000 Meter erreicht. Scharf geschnitten zog der Rücken des Gebirges dahin. Dichter

Waldwuchs verhüllte alles, durch die Entfernung zu einem stumpfen Mattblau getönt, und diese gleichmäßige Färbung, die Nähen und Weiten in eins verschmolz, ließ keinerlei Gliederung der Gehänge erkennen. So stand die blaue, geschlossene Wand erhaben in der Ferne wie eine dräuende Gewitterbank am Horizont.

Unermeßlich, ein zweiter Ozean auf dem Lande, dehnte sich längs der Ufer, soweit das Auge reichte, der Wald, der übermächtige Wald der feuchten atlantischen Niederungen, eine souveräne, sich selbst genügende Naturmacht, die sich der Eroberung durch den Menschen kaum weniger zäh widersetzt, als die Wüste. Soweit der Blick vorwärts und rückwärts reichte: Wald, nichts als blauer Wald, wie ein schwerer samtener Teppich, der sich vom Gebirge herunterzog und mit seinem Rande auf dem Meere schwamm; nichts, was an menschliches Leben erinnerte, war am Saum dieses Waldes zu erkennen. Endlich, gegen zehn Uhr vormittags erschienen in der Ferne weißliche Fleckchen an der Grenzlinie zwischen Wald und Meer, die allgemach zu einer Schnur heller Häuser wurden und sich zuletzt zu dem Hafen Puerto Limon entwickelten, gerade so flach und scheinbar auf dem Wasser schwimmend, wie zuvor Colon. Nur daß hier nicht, wie dort, der Blick über das Hinterland hinweg in die lichte Weite eines Himmels hinausflog, in dessen feinem Silberglanz schon ein Widerschein des jenseitigen Weltmeers schimmerte, sondern daß sich hier hinter schmalem Vorlande unmittelbar das blaue Gebirge erhob, so bedeutend, als könne dies nur der Außenrand eines mächtigen Kontinentalblocks sein. An einer Stelle im Hintergrunde von Puerto Limon erschien der Kordillerenzug etwas eingesenkt; augenscheinlich lag dort der Zugang zu dem zentralen Hochlande, das ich aufsuchen wollte.

Allmählich wurde auch der Nahblick auf Puerto Limon schöner und schöner. Die Häuser sehen neu, sauber und stattlich aus, zur Rechten auf einer in die See vorspringenden Landzunge unterschied man prächtige Laubbäume mit malerisch gestalteten Wipfeln, und ungefähr in der Verlängerung dieser Zunge schwamm ein kleines Inselchen im Meere, Grape Island auf der englischen Seekarte genannt, das die sonst ziemlich offene Reede Puerto Limons ein wenig gegen die Nordwinde schützt. Gerade dies bot ein besonders reizendes Bild; es besaß einen flachen südlichen Teil, der ein Wäldchen von Kokospalmen trug; der nördlichere erhob sich als ein kleines Plateau, etwa zwölf Meter hoch, mit steilen, malerisch gestalteten Wänden. Die Nordspitze endigte in einem seltsamen dreigipfligen Felsen, der durch die Brandung bereits ganz losgetrennt und pilzförmig unterwaschen war. Oben auf dem Plateau, inmitten von Bananenpflanzungen, sah man ein helles, anmutiges Haus. Das Ganze, in seiner Vielgestaltigkeit auf kleinem Raum, in seiner Vereinigung von Phantastik und Behaglichkeit erinnerte ganz an jene Idealinselchen knabenhafter Robinsonaden. Wie schön müßte es sein, auf diesem Eilande einige Wochen verbringen zu dürfen, im Angesicht dieser Landschaft gegenüber! Jedenfalls beschloß ich, noch heut hinüber zu rudern, um die merkwürdigen Uferfelsen zu untersuchen und festzustellen, ob sie gehobener Korallenkalk seien oder vulkanischer Natur.

Jetzt kam das Boot des Hafendoktors mit gelber Sanitätsflagge heran; der Arzt, ein schlanker, dunkelhaariger Engländer von entschiedenem Wesen, kletterte an Bord und eröffnete uns zunächst, daß von einem an Land gehen keine Rede sein könne; der Staat Costarica habe soeben Quarantäne gegen Kolumbien verhängt, nicht wegen des

gelben Fiebers in Panama, denn das habe man wieder einmal selbst in Puerto Limon, sondern wegen der Pocken, die in Bocas del Toro, einem Hafenort an der Chiriqui-Lagune zwischen Colon und Puerto Limon, ausgebrochen seien.

Unglücklicherweise erwies es sich, daß wir wirklich zwei Passagiere aus diesem Orte an Bord hatten, zwei Beamte der großen nordamerikanischen Frucht-Import-Gesellschaft, der United Fruit Company in New York, die kurz vor unserer Abfahrt von Bocas del Toro nach Colon gekommen waren. Sie beaufsichtigten als Agenten der Kompanie die Arbeit in den ungeheuren Bananenpflanzungen, die sie hier an der atlantischen Küste Amerikas an verschiedenen Stellen besitzt, insbesondere bei Bocas del Toro und bei Puerto Limon. Diese Beamten werden gut bezahlt, aber ihre furchtbar gesundheitsgefährliche Arbeit ist natürlich immer ein va banque-Spiel mit dem Leben. Beiden wurde jetzt eröffnet, daß sie nicht an Land, sondern auf unbestimmte Zeit in Quarantäne zu gehen hätten. Die Quarantäne-Station war jene Insel, auf der ich mich eben mit jugendlichem Enthusiasmus hatte ergehen wollen. Unverzüglich wurden die beiden gesundheitlich Verdächtigen trotz ihrer Proteste in ein Boot geladen und hinübergerudert. Ich traf sie später vor meiner Abreise noch einmal, als sie eben entlassen waren, und sie machten mir eine haarsträubende Schilderung von ihren Erlebnissen mit dem buntscheckigen, auf dem kleinen Raum zusammengedrängten Menschengemisch dort, insbesondere mit einem großen alten Neger, bei dem in der Nacht eine Art Tobsucht, ähnlich dem malaiischen Amoklaufen, ausbrach, und der in einem gefährlichen Kampf, nachdem er verschiedene verwundet hatte, mit der Waffe niedergeschlagen werden mußte.

Unserer „Castilia" wurde die Weisung zuteil, sich bis morgen der Verbindung mit dem Lande zu enthalten und weitere Weisung abzuwarten. So lagen wir denn unter gelber Flagge als pockenverdächtig vor einer Küste, an der das gelbe Fieber wütete. Im Windschutz des Landes war wieder eine schier unerträgliche Hitze über uns hergefallen, um so unerfreulicher, als unser Eis an Bord ausgegangen war. Bleiern schlichen die Stunden des einsamen Tages dahin; das Schiffsvolk und die Offiziere, ermattet von den Anstrengungen der letzten Tage, hockten matt und unlustig herum; unter den sengenden Strahlen war es im Schatten des Sonnensegels kaum minder unerträglich wie in den Kabinen des durchglühten Schiffskörpers. Der Kapitän wagte nicht einmal seine Erlaubnis zum Aussetzen eines Bootes zu geben, damit ich die Felsen der Quarantäne-Insel umfahren und sie wenigstens von der See aus untersuchen konnte. Der Hafen war völlig ohne Leben, da es Sonntag war; in harter, eherner Helle glitzerte die heiße Wasserfläche rings um das Schiff. Alles war wie erstarrt, verzaubert; reglos lag die buntfarbige Stadt über ihr, wie verloren und vergessen in der endlosen Weite von Meer und Wald.

Auch die Nacht schuf keine Kühlung. Schweißtriefend, wie zwischen nassen Badetüchern, lag man unter seinen Decken, aber die überreizte Empfindlichkeit der transpirierenden Haut gestattete doch nicht, ohne Hülle zu bleiben. Im Gegenteil, zum Morgen hin mußte ich mir fröstelnd noch eine Wolldecke überlegen und das Schmoren in eigener und von außen kommender Glut fortsetzen.

Mit Sonnenaufgang des nächsten Tages kam endlich die Erlaubnis, anzulegen. Sogleich ging die „Castilia" an den Pier, aber der Kapitän verbot auf das strengste seinen

Leuten jeden Verkehr mit dem Lande; die Löschung und Ladung mußte ohne das mit Kranen und Brücken vor sich gehen. Da das Schiff von hier wieder nach Colon zurückkehren sollte, so lag ihm alles daran, bei der Abfahrt einen reinen Gesundheitspaß für die Rückfahrt zu erhalten, denn in Colon war wiederum eine Quarantäne gegen Puerto Limon zu befürchten wegen des gelben Fiebers. Mir selbst wurde erlaubt, auszusteigen; aber im Augenblick, wo ich die Brücke überschritten habe, dürfe ich nicht wieder zurück.

Ich war damit zufrieden und nahm nun endgültig Abschied von dem braven Schiff, das mich von St. Thomas bis hierher getragen hatte.

Der stattliche Pier ist mit dem Lande durch eine lange Pfahlbrücke verbunden, auf der die Züge der costaricanischen Eisenbahn bis an die Schiffe heranfahren können. Der einfach gestaltete Bahnhof liegt unmittelbar am Hafen. Die Stadtteile, die sich daran anschließen, rechtfertigen den Ruf Puerto Limons, eine der hübschesten Städte Mittelamerikas zu sein. Die breite, gut gehaltene Straße, in der das deutsche Konsulat liegt, der schöne, öffentliche Garten mit sauberen Wegen und Konzert-Pavillon, der sich an ihr hin zieht, machten den Eindruck von jungem Wohlstand und guter Verwaltung. Freilich lag heut schon um acht Uhr früh eine so sengende Hitze über dem allen, die bewegungslose Luft brütete so erstickend über der durchglühten Erde, daß ein so kurzer Gang wie der zum Konsulat erschöpfte wie ein angreifender Marsch.

Früh bereits war der Konsul und Agent der Hamburg-Amerika-Linie, Herr W., am Hafen; eine Charakterfigur Puerto Limons, wo er fast ein Menschenalter ansässig ist. Seine Stellung in diesem Orte ist sehr geachtet und einflußreich; ist es doch wieder die große deutsche Reederei in

Hamburg, die einen sehr wesentlichen Teil des Seeverkehrs auch von Puerto Limon beherrscht. Außer den Schiffen der Westindien-Linie, die der Leser schon kennen gelernt hat, laufen auch die Fahrzeuge der „Atlas-Linie" hier an, die, von der Hamburger Gesellschaft neuerdings gekauft, alle acht Tage Puerto Limon mit New York verbinden. In Hemdärmeln und einen Sonnenschirm über dem Kopfe überwachte Herr W. die Lösch- und Ladearbeiten und plauderte dazwischen über die Zustände im Lande. Kaum jemals seit seiner Erinnerung hatte eine so anhaltende Hitze hier geherrscht, wie seit den letzten Wochen. Während es sonst an der atlantischen Küste Mittelamerikas keine rein ausgeprägte Trockenzeit mit völligem Fehlen gelegentlicher Regen gibt, war jetzt seit drei Monaten kein Tropfen gefallen und bösartige Zustände waren infolgedessen eingetreten. Die Wasserleitung aus den Bergen reichte für den Bedarf nicht aus, die Spülung und Sprengung blieb ungenügend, die Kloaken dünsteten in den inneren Teilen der über Sümpfen erbauten Stadt aus und verbreiteten einen furchtbaren Geruch. Kein Wunder, daß Fieber verschiedener Art herrschten. Ganz besonders schrecklich sei es wieder mit dem gelben Fieber. Erst gestern sei ein neuer Fall vorgekommen, mehrere seien im Hospital in Behandlung, eine Bestürzung liege über der ganzen Stadt. Zwar handele es sich nur um Erkrankungen von Leuten, die in den großen Bananenpflanzungen außerhalb der Stadt gearbeitet hätten; aber diese Fälle würden doch eben alle hier in das Hospital eingeliefert und hülfen den Ruf Puerto Limons verschlechtern und seinen Verkehr schädigen. Das einzige anständige Hotel, das es hier gegeben, sei geschlossen. Alles flüchte natürlich so rasch wie möglich durch Puerto Limon hindurch von der See zum Hochland und umgekehrt.

Und alle Jahre kurz vor Beginn der Regenzeit tauche dies Gespenst von neuem auf; es sei rein zum Verzweifeln. Der Regierung sei kein Vorwurf zu machen, die sei gut und täte, was sie könne, allein gegen dies Übel käme sie nicht an.

Wieder trat mir also die eigentümliche Verstörung der Ansässigen gerade beim Eintritt dieser Krankheit entgegen. Natürlich ließ auch ich mir dies alles nicht umsonst gesagt sein; ich beeilte die Ausladung meiner Koffer, ließ den Hauptteil unter Zollverschluß bis zu meiner Rückkehr am Hafen lagern und bestieg bereits um neun Uhr den Zug, der mich aus der Bruthitze und Ungesundheit der Küste zu den gepriesenen milden und reinen Lüften des inneren Hochlandes emporführen sollte.

Die costaricanische Bahn ist als eine durchgehende Linie von Puerto Limon längs jener erwähnten Kulturzone über das Hochland bis nach Punta Arenas gedacht, also als eine Verbindung von Ozean zu Ozean. Sie ist aber noch nicht völlig durchgeführt, die Verbindungsstrecke zwischen Alahuela und Esparta auf der pazifischen Seite fehlt noch. Immerhin setzt sie aber bereits die bevölkertsten und betriebsamsten Teile Costaricas mit der atlantischen Küste in Verbindung, die sich neuerdings mehr und mehr als die Hauptseite dieser ursprünglich, zur Spanierzeit, mehr nach dem Stillen Ozean gewendeten Länder entwickelt. Ihre Aktien sind nur zu einem Drittel in Händen der Regierung, der übrige Teil gehört einer englischen Gesellschaft, die auch den Betrieb leitet. Jeden Morgen, mit Ausnahme des Sonntags, geht ein Zug mit Personenwagen erster und zweiter Klasse, die wesentlich eleganter als auf der Panama-Bahn eingerichtet sind, von Puerto Limon aufwärts

und gleichzeitig ein solcher von Alahuela abwärts. Die Strecke bis nach San José, der schon jenseits der Wasserscheide gelegenen Hauptstadt Costaricas, erfordert rund acht Stunden.

Die Erinnerung an meine Fahrt von Puerto Limon nach San José ist eine der schönsten und zugleich lehrreichsten meiner ganzen Reise. Man hat mit Recht bemerkt, daß der moderne Schnellverkehr mit Eisenbahnen den Reisenden zwar an einem intimen Eingehen auf die Einzelheiten der Landschaft verhindert und seine Eindrücke verflüchtigt, daß aber andererseits die großen Züge des durcheilten Landes für ihn doch sehr rein und deutlich heraustreten, ähnlich wie der Inhalt eines Buches in einer gedrängten Zusammenfassung. Es war eine glänzende Lehrstunde der Geographie Costaricas, diese Fahrt aus der Tierra caliente, dem heißen Niederlande, in die Zone der Tierra templada, den gemäßigten Bereich. (Über diesem baut sich dann an den die Hochebene überragenden Bergen die Tierra fria auf.) Es war zugleich der tiefste, reichste Trunk aus dem Becher der Schönheit, den mir die Natur des tropischen Mittelamerikas auf der ganzen Reise geboten hat.

Die Bahn führt zunächst lange Zeit durch die flachen Niederungen längs des Meeres, eine Anschwemmungsgegend aus Sand und Sumpf, durch die sie sich auf endlos geradlinigem Damme hindurchzieht. Hier lag nun endlich die überschäumende, ungebändigte Fülle der tropischen Pflanzenwelt vor meinen Blicken, nach der ich so lange vergeblich begierig gewesen. Zeitweilig lief die Bahnstrecke nahe dem Strand dahin. Dann sah man auf das in der Windstille der letzten Tage vollkommen geglättete Meer, das weißblendend unter einem starren, lichtglühenden Himmel sich

dehnte und nur langsam, wie der Pulsschlag, der auch im Schlaf nicht ruht, flache, gleißende Wellen auf den Ufersand lecken ließ. Dann tauchte sie wieder unter in dschungelartiges Dickicht, das wie Mauern zu beiden Seiten stand, an die Sumpfvegetation im Chagresgebiet erinnernd, nur ungleich mächtiger. Am gewaltigsten und eigenartigsten war es dort, wo die Fächerpalmen zur Herrschaft kamen. Hier stauten sich hinter Dünen und Anschwemmungslandstrichen meilenweite Sumpflagunen, zwischen deren grünlichen, von millionenfachem Leben durchwucherten Wasserflächen der Bahndamm mitten hindurchstrich. Aus ihnen erhoben sich, in einzelnen Büscheln wachsend, diese stammlosen Palmen mit eleganten, einem Springquell ähnlich nach allen Seiten auseinander strahlenden Blättern von einer Riesenhaftigkeit, die das Gigantischste von Blattentwickelung darstellen, was ich je auf der Erde gesehen habe. Mit ihren Fiedern oben ineinandergreifend, bildeten diese Palmenwälder endlose, weitgespannte Gewölbehallen gotischen Stils, den oberen, über den Pfeilerkapitälen liegenden Teilen eines märchenhaft ausgedehnten Münsterraums vergleichbar. Über den schwärzlich-grünen Wasserflächen, die den Estrich dieses ungeheuren Domes bildeten, verlor sich der Blick in dämmerdunkler, geheimnisvoll lockender Ferne; schwüle, feuchte, von fremdartigen Düften erfüllte Luft, die Atmosphäre eines tropischen Warmhauses, quoll aus ihnen entgegen, ein Hauch geiler, wilder Triebkraft.

Dann durchfuhren wir die großartigen Bananenpflanzungen der nordamerikanischen Fruchtgesellschaft. Zu beiden Seiten der Bahn, soweit der Blick reichte, dehnten sich hier wiederum die in Reihen gepflanzten Bananenstauden, auch hier wieder den Gipfelpunkt riesigster Entwickelung verkörpernd. Nie hatte ich ähnliche Entfaltung dieser üppigsten

aller menschlichen Nährpflanzen gesehen; vollkommene Bäume an Höhe, die einen förmlichen Wald bildeten. Schienenwege durchzogen allenthalben die Pflanzungen und verknüpften sie mit der großen Bahnlinie.

Das waren also die Gebiete, aus denen die Findigkeit und Energie des Amerikaners seit den letzten Jahren neue Goldströme hervorzuzaubern gewußt hat, seit die große Welt-Kaffeekrisis den Ertrag dieses Haupterzeugnisses von Costarica so schwer gemindert hat. Zugleich aber sind sie auch, wie wir gesehen, ein neuer Hinterhalt des gespenstischen Yellow Jack geworden.

Als wir auf eiserner Eisenbahnbrücke einen breiten Fluß überschritten, der seine trüben Wellen langsam der nahen Mündung zuwälzte, erschienen in der Ferne in wunderbar malerischer Schönheit die blauen Berge des Hochlands. Unter ihnen ein majestätisches Haupt, das seinen höchsten Gipfel in schimmernde Wolken hüllte, der erste der großen Vulkane Costaricas, der Turialba.

Nach eindreiviertelstündiger Fahrt wendete sich die Bahn dem Innern zu, und unmittelbar begann der Anstieg des Geländes. Rasch erhoben wir uns über den grünen See der Küstenwälder, und mit überraschender Schnelle trat ein Wechsel der Vegetation ein. Das dichte Unterholz verschwand, freier wurde der Boden, die Palmen traten zurück, und an ihrer Stelle wurden jetzt Laubbäume von nicht minder majestätischer Entwickelung die Könige des Gebiets. Schlank, gerade, in monumentaler Kraft stiegen ihre Stämme wie die Säulen ägyptischer Riesentempel empor, neue Domhallen anderer Art bildend. Die Wipfel waren fast durchweg derart mit schmarotzerisch wucherndem Schlinggewächs durchflochten, daß man nicht wußte, welches das eigene,

welches das fremde Blattwerk war. Standen diese Bäume frei, was auch oft der Fall war, so ragten sie beherrschend über ihre Umgebung hervor, wie Fürsten über ein Gewühl von Sklaven, prunkvoll behangen mit den malerischen Draperien ihres Lianengeflechts (Abb. 35).

Im Laufe der Fahrt, je höher wir kamen, wurden diese Riesenbäume seltener, aber sie folgten uns lange, und das Auge konnte sich nicht satt sehen an ihrer immer neuen charaktervollen Schönheit.

Die Bahn benutzt zur Ersteigung des Hochlands, das sonst mit mauerartig steilen Abhängen zum Meere hinabsinkt, das Tal des Rio Reventazon. Schon der Name dieses Flusses, vom spanischen reventar, d. h. einschneiden, einsägen, gebildet, deutet auf den landschaftlichen Charakter der tiefeingerissenen Felsfurche hin, in der seine Flut sich den Weg vom Hochlande abwärts gebahnt hat und welcher nun der Mensch für seine Zwecke folgt. Der Schönheit und Fülle der Pflanzenwelt eint sich nunmehr noch die Romantik einer leidenschaftlich bewegten Gebirgsszenerie. Jähe Felswände steigen aus den in Wirbeln und Fällen zu Tal brausenden Wassern zu schwindelnden Höhen empor, kahl von Baumwuchs, wo sie nahezu senkrecht sind, aber auch dort mit grünen Moosen und Farnen dicht bepolstert; wo aber nur ein Fleckchen schrägeren Bodens Gelegenheit zu Humusbildung gibt, dicht mit Wald überwuchert. In wechselnden Bildern schauen, je nach den Wendungen des Tals, aus der Ferne die tiefblauen Berghäupter des Hochlandes herein. An den Felsenwänden, oft nur wie ein leichter Riß in die glatten Gehänge eingekratzt, schlängelt sich die Bahnlinie aufwärts. Zunächst lange an ihrem Fuß, hart über dem schäumenden Flusse, so daß man dicht über den brausenden Wassern dahinzuschweben scheint.

Abb. 35 z. S. 258



Vegetation an der Costarica-Eisenbahn

Abb. 36 z. S. 264



Die Wasserscheide auf dem Hochland von Costarica

Stellenweis ist dort der Fels, wo eine Stoßseite der Strömung liegt, auch hohl unterwaschen; künstliche Steinwälle oder Futtermauern suchen dann die darüber geführte Bahn zu schützen. Wir fuhren am Ende der trockenen Periode. Wenn die ungeheueren Wassergüsse der Regenzeit den Reventazon schwellen, dann müssen, so meint man, seine Wellen ihren Schaum bis in die Wagen spritzen, und der Anblick dieser Bahnanlage muß noch weniger vertrauenerweckend sein, als er gegenwärtig schon war. Um so mehr, als dann, namentlich beim Beginn der Regenzeit, auch die Periode der großen Abrutschungen der lockeren Gehänge eintritt, jener in den Tropen so besonders häufigen Erscheinung, in der man nach Sappers Untersuchungen eine Hauptursache für die Umgestaltung der Landschaften dieser Erdgegenden zu sehen hat.

Später verläßt die Bahn den Boden des Flußtals und schraubt sich durch Tunnels und Schleifen höher und höher an den Wänden empor. Auf kecken Galerien gleitet sie in schwindelnder Höhe dahin, auf schmalen, geländerlosen Eisenviadukten überfliegt sie tief eingerissene Nebenschluchten, tiefer und tiefer weicht der Boden des Tals unter uns zurück, und immer weiter und reicher wird das Rundgemälde. Die Blicke in das Tal hinab sind jetzt geradezu grandios. In silbernen Bogen sieht man tief unten den Reventazon durch die Wälder ziehen. Die Costarica-Bahn ist neben der Hochlandbahn von Ceylon die malerisch schönste, neben der Himalaya-Bahn nach Dardschiling die keckste Bahnanlage, die ich kenne.

Zahlreiche kleine Ortschaften mit schönklingenden spanischen Namen, in Bananengärten gelegen, begleiten die Bahn; die üblichen einfachen Tropen-Ansiedlerhäuschen: ein viereckiger Bretterbau, mit einer Plattform vor der

Front und einem Wellblechdach. Im Tieflande erscheint die Verwendung des letzteren eigentlich als eine ganz wahnsinnige Hausbedeckung, denn statt kühlenden Schutz vor der Hitze des Tages zu geben, machte sie unter der Glut der senkrechten Sonnenstrahlen die Häuser zu höllischen Öfen; aber Billigkeit und Mühelosigkeit der Herstellung sind stärkere Hebel, als die gesundheitlichen Bedürfnisse des Körpers. Im Sumpfgebiet der Küste und noch weit hinauf lagen die Häuschen auf Pfählen, eine Treppe führte zu ihnen hinauf. Je weiter wir aufwärts kommen und je gesünder der Boden wird, um so kleiner wird der Zwischenraum zwischen ihnen und der Erde, bis sie diese schließlich ganz erreichen. Anfangs standen sie ganz in ihren Gärten riesiger Bananen vergraben, und die Bananen begleiten uns auch bis auf die Hochebene hinauf, freilich kleiner und kleiner werdend; später treten zu ihnen aber Maisfelder hinzu und die ersten Anzeichen von Kaffeekultur. Ein Charakterzug in der Landschaft werden die in Stufen übereinander liegenden tennenartigen Flächen aus weißer Zementierung, auf denen der Kaffee gewaschen und getrocknet wird. Die Palmen verschwinden ganz im Florenbilde, Aloe und Agave treten dagegen auf und folgen uns bis zur Höhe. Allgemach verwandelt sich das tiefeingerissene, steilwandige Tal, in dem wir aufwärtsgestiegen, in ein breiteres, flacheres, von sanfter geneigten Bergen begrenzt; immer näher, deutlicher, gewaltiger ragen die mächtigen Vulkangipfel empor, die auf der Hochebene ruhen. Neben dem malerischen Turialba jetzt auch der mächtige Irazu, der höchste von allen. Mit sanften Gehängen wölbt er sich in der Ferne riesenhaft empor. Sein Haupt ist mit Wolken umkränzt, so daß die ungeheure Bodenwelle sich ins Unendliche aufzutürmen scheint.

Endlich ist die Oberfläche des Hochlands selbst erreicht; keine eigentliche Hochebene, sondern ein weites, flachwelliges Gelände, in der Ferne von höheren Bergketten eingefaßt. Das landschaftliche Bild ist völlig verändert. Der Waldwuchs ist aufgelöst in zerstreute Inseln; buschartige Savannen und weite Grasflächen dehnen sich dazwischen. Weitläuftige Hecken teilen die Triften in unregelmäßige Vierecke und bekunden, daß neben dem Bodenbau hier eine ausgedehnte Viehzucht betrieben wird. Die Schwüle des Unterlandes ist völlig geschwunden, frisch und wunderbar klar weht die Luft über den Fluren, erquickend wie Frühlingshauch. Für einen Ankömmling aus der Tropenwelt sogar entschieden kühl, ich bin, da ich im Tropenanzug reise, froh, daß ich mein Plaid mitgenommen habe.

Aber nicht nur die Pflanzenwelt ändert sich, auch der Mensch. Die Ansiedler im Unterland, in der tierra caliente, sowie die unablässig kommende und gehende Besatzung der Eisenbahn innerhalb dieses Bereichs sind fast ausschließlich Vollneger oder Negermischlinge. Hier wie in anderen amerikanischen Staaten sucht diese hitzeliebende und gegen viele Tropenkrankheiten eigentümlich gefeite Rasse freiwillig die heißesten Gegenden auf. Zahlreich sind aber auch Chinesen dazwischen gestreut. Auch hier schienen diese die besser gestellten zu sein, sie fuhren vielfach erster Klasse und hielten auf ihre Toilette — die hier nicht die chinesische, sondern die des Landes war —; mehrfach sah ich sie kleine Bürsten bei sich führen, mit denen sie von Zeit zu Zeit den im Unterlande massenhaft in die Wagen dringenden Staub und Sand von ihren Kleidern entfernten. Auch sie beschränkten sich vorwiegend auf die tierra caliente.

Je höher wir stiegen, um so mehr schien an die Stelle des schwarzen Elements ein bräunlicheres, wohl Indianermischung, zu treten. Die größte Überraschung erlebte ich aber oben. Die erste Stadt, die unser Zug seit Puerto Limon anlief, war Cartago, die alte Hauptstadt des Landes, am Fuß des Irazu. Schon ihr äußerer Anblick zeigte, daß wir uns mit einem Schlage in einer völlig anderen Welt befanden. Die Häuser der weitläufigen Stadt, durch deren Straßen der Zug eine lange Zeit mitten hindurchfährt, ehe er die Station erreicht, waren nicht mehr von Holz, sondern hatten feste steinerne Wände und starke Ziegeldächer; sie sahen ganz seltsam aus, wie plattgedrückt, da sie durchweg nur ein Stockwerk hoch waren — der Erdbeben wegen!

Kaum waren wir vor der den Bahnsteig überdeckenden Halle eingelaufen, als uns eine große durcheinanderlaufende, rufende, lachende Menge empfing, die sich dort zu dem täglichen Sensationsschauspiel der Ankunft des Zuges versammelt hatte. Ein völlig anderer Menschenschlag, als ich ihn bisher in ganz Mittelamerika gesehen! Mein Herz, bis zum Ekel der schwarzen Rasse und des Mischlingsvolkes überdrüssig, jauchzte geradezu auf vor Freude. Das waren ja weiße Menschen, Menschen unseres Schlages. Aber nicht, wie bisher, als fremde Ansiedler mit kranken, schlaffen, zerfurchten Gesichtern, sondern sichtlich kräftige, urwüchsige Kinder des Bodens selbst, auf dem sie mit ihren zwei Füßen standen. Das waren die fast reinen alten Spanier, die Nachkommen der glänzenden Nation, die einst diese Gegenden erschloß, mit nur geringem Einschlag von Indianerblut, das sich aus der mehr oder minder deutlichen leichtgelben Tönung der Haut — wenn man erst den Blick gewöhnt hatte — ergab. Auch in Kleidung und Art waren

sie spanisch. Besonders die Mädchen sahen gut aus. Untersetzte Gestalten mit frischen Backen, schöngeschnittenen glatten Nasen, klassisch geschwungenen Lippen, Glutaugen, Feuer und Rasse darin. Unter ihren spanisch geschlungenen bunten Kopftüchern wandelten sie, mit den weißen Zähnen lachend und kokettierend, auf und nieder, begrüßten Freundinnen, die mit dem Zuge kamen oder nach San José abfuhren, oder scherzten mit den jungen Burschen. Verschiedentlich sah ich auch blondes Haar. Man nimmt ja an, daß Costarica hauptsächlich von Nordspanien aus besiedelt worden ist und daß deshalb das alte germanische Element, das dort aus der Völkerwanderung geblieben ist, sich auch an der Bewohnerschaft Costaricas erkennen läßt. Alles strotzte von Gesundheit und sicherer Lebensfreude — ein mir seit Monaten ungewohnter Anblick. Es war wie ein Bad von Wohlgefallen, das über mich kam, und ein Gefühl der Bewunderung vor diesem kleinen Volke, das es verstanden hat, diese Gegenden sich zu erobern, und sich hier oben frisch und fröhlich zu entfalten wie auf einer den Gefahren der Tropen unzugänglichen Burg.

San José, eine mittelamerikanische Landeshauptstadt.

Die Stadt Cartago liegt bereits in rund 1420 Metern Meereshöhe, also nicht weit unter derjenigen des Feldbergs im Schwarzwald. Noch aber steigt die Bahn von hier aus langsam weiter bis zu der Örtlichkeit El Alto, dem höchsten Punkt der Übergangslinie von Meer zu Meer, dessen Lage mit 1600 Metern Höhe ungefähr der Schneekoppe im Riesengebirge entspricht. Diese Schwelle, die Wasserscheide zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean, ist kein für das Auge besonders hervortretender Paßsattel; ringsher dehnt sich eine Gras- und Buschsteppe in Form eines sehr weitgespannten Tals mit annähernd wagerechtem Boden, im Norden begrenzt von den sanften Gehängen der Bergkette, auf welcher der Irazu sich erhebt, im Süden von den malerischen Ausläufern der großen südlichen Kette Costaricas (Abb. 36).

San José, die Hauptstadt des Landes, liegt nur in einer Höhe von 1135 Metern, also nur wenig höher als der Brockengipfel im Harz. Die Bahnlinie senkt sich von El Alto bis dahin bereits wieder nicht unbeträchtlich; doch handelt es sich noch nicht um den Beginn eines ähnlichen Abstiegs, wie er uns vom Atlantischen Meere zur Höhe von Cartago hinauf führte, sondern nur um die Erreichung einer

tieferen Stufe der Hochfläche, die sich zwischen den beiden Bergketten des Landes noch weit nach Nordwesten erstreckt. Von den benachbarten Höhen herab — z. B. vom Irazu, den ich später bestieg — kann man die beiden terrassenförmig gegeneinander absetzenden Höhenstufen dieses Hochtals deutlich als solche überschauen.

Die etwas tiefere Höhenlage der Umgebung von San José aber, wenn es sich gegenüber Cartago auch nur um 200 Meter handelt, scheint doch nach der Seite der Fruchtbarkeit hin bereits einen wesentlichen Unterschied auszumachen. Jedenfalls nimmt die Dichte der Besiedelung und der Anbau der Gegend auf der wunderhübschen Talfahrt über die — nicht steil ausgeprägte, aber doch wohl erkennbare — Terrasse zur Ebene von San José rasch zu.

Insbesondere mehren sich die Kaffeepflanzungen, für welche die dem Passat offene Hochebene von Cartago vielleicht zu windig ist.

Der Kaffee Mittelamerikas wird nach Sapper fast vom Meeresniveau an bis zu 1800 Metern Höhe aufwärts gebaut. Oberhalb von 1550 Metern kommen allerdings größere Anlagen der Frostgefahr halber nicht mehr vor. Am reichsten gedeiht er zwischen 600 und 1220 Metern, die feinsten Sorten in Costarica wie in anderen Staaten wachsen aber in Höhen zwischen 1110 und 1500 Metern. Die Zeit unmittelbar vor der Regenperiode, in der ich reiste, ist nicht die günstigste für das landschaftliche Bild der Kaffeegärten, allein hübsch war ihr Anblick doch auch heut. In langen, sauberen Reihen, auf spargelbeetartig aufgeworfenen Bodenstreifen, stehen die dicht und dunkelgrün belaubten Kaffeebäume, meist zwei bis drei Meter hoch, großenteils zwischen anderen, um ihres Schattens willen gehaltenen Pflanzen. In den tieferen Lagen Costa-

ricas, im Bereich der Regenwälder, benutzt der Pflanzer den Urwaldschatten selbst: auf diesen ursprünglich baumleeren — oder vielleicht durch unvorsichtige Abholzung erst baumlos gemachten — Hochebenen bedarf es künstlicher Beschattung, um die für den Kaffeebaum erforderliche Luftfeuchtigkeit zu erzielen. Vielfach sieht man hier dazu die Bananen verwendet, die natürlich nicht mehr die Größe wie im Tiefland erreichen, wegen ihres raschen Wachstums und ihrer breiten Blätter jedoch immer noch sehr gute Dienste tun. Aber auch andere, große dichtlaubige Bäume verschiedener Art sah ich zwischen den Beeten und an den Rändern der Kaffeegärten. Besonders schön soll der Anblick der Kaffeepflanzungen zur Blütezeit sein; die weiße Kaffeeblüte, wenn die Baumreihen weithin damit bedeckt sind, muß einen prächtigen Kontrast zu dem dunklen Laube abgeben. Diese Blüte tritt rasch nach dem Beginn der Regenzeit ein. Acht bis neun Monate nachher kann die Ernte eingeholt werden und dann die verwickelte und sinnreiche Arbeit des Herauslösens der Bohne, des Waschens, Trocknens, Enthülsens beginnen, von der ich weiterhin noch zu reden haben werde.

Um $^3/_4$5 lief der Zug endlich in die lange, überdeckte Bahnhofshalle von San José ein.

Hier an diesem erheblich großstädtischeren Platze — Cartago zählt etwa 3500, San José aber 25000 Einwohner — erregte unsere Ankunft nicht solch eine Sensation wie zuvor; alles ging ruhig und hergebracht zu wie an irgend einer europäischen Station.

Ich ließ mein Gepäck am Bahnhof und wanderte zu Fuß in die Stadt, zunächst um meinen Gastfreund aufzusuchen.

Abb. 37 z. S. 267



San José de Costarica

Abb. 38 z. S. 267



Der Markt in San José

Der Bahnhof liegt höher als die Stadt, so daß man sogleich einen umfassenden Blick über sie gewinnt. Über ein Heer ziemlich gleichmäßig niedriger Dächer ragen einige Kathedralen und Monumentalgebäude eindrucksvoll empor, dem Besucher Interessantes verheißend (Abb. 37). Ganz geradlinig zieht sich vom Bahnhof eine lange breite Straße mitten durch sie hindurch; sie schwingt sich zunächst von der Höhe der Station in kühner Kurve abwärts, bis sie das Niveau der Hauptmasse der Stadt erreicht hat, und streicht dann, perspektivisch zusammenlaufend, mehrere Kilometer weit in die Ferne. Das Geleis einer elektrischen Bahn durchzieht sie, und weithin sieht man auf ihr die sich nähernden oder entfernenden Wagen entlanggleiten. Dies ist die Avenida Central, die Hauptstraße von San José.

Ein reges Leben und Treiben herrschte in dieser Nachmittagsstunde auf ihr (Abb. 38), und bald hatte ich mich durchgefragt zu dem in dieser Straße gelegenen Kontor, wo ich Herrn Kruse finden sollte. Statt seiner traf ich zwei andere deutsche Herren darin, die mir mitteilten, daß er auf einer Reise nach seinen Besitzungen im Niederlande abwesend sei. Auf Grund meines Empfehlungsbriefes jedoch beeilten sie sich mir zu versichern, daß sie in ganz derselben Weise mir zur Verfügung stehen würden. Der eine der Herren war der derzeitige Vertreter des Deutschen Reiches hier am Platze, Vizekonsul Wiß, der andere ein Bremer Kaufmann, Konsul Susemihl, der vorübergehend seiner Kaffeebesitzungen halber in Costarica weilte. Beide haben während meines Aufenthalts in San José das Versprechen in der liebenswürdigsten, umfassendsten Weise gehalten. Herr Susemihl führte mich zunächst nach dem unweit gelegenen ersten Gasthaus, dem Hotel Emperial, und vermittelte mir bei dem gefälligen, jedoch nur spanisch sprechenden Direktor ein

Zimmer mit einem Pensionspreis von sieben Dollar (der costarizensische Dollar, offiziell „Colon" genannt, ist ziemlich genau zwei Mark, und da Costarica seit einigen Jahren Goldwährung hat, so ist dieser Wert den üblichen Schwankungen des Münzwerts in den Zentral- und südamerikanischen Staaten entzogen.) Der Anblick meines Wohnraums vollendete den Eindruck, in einer heimatlichen Welt zu sein, den das Klima, die europäisch gekleideten Menschen auf der Straße, die Trottoirs, die Läden in zunehmendem Maße auf mich gemacht hatten. Das war ja endlich einmal wieder ein richtiges Zimmer nach unserer Art! Mit ordentlichen festen Wänden; nicht den nackten Bretterverschlägen der Tropenhäuser mit ihrem Spielraum oben und unten zum Durchstreichen der Luft, die aber auch jedes Geräusch dem Nachbar preisgeben, sondern tapeziert und fest geschlossen, ein intimes Für-sich schaffend, wie man es daheim gewöhnt ist. An den Fenstern nicht die offenen Stelljalousien, sondern richtige große Glasscheiben; im Raum selbst ein Marmorwaschtisch, ein Schrank mit Spiegelscheibe, ein den ganzen Fußboden überdeckender Teppich sogar! Mir erschienen es wunderbare Dinge. Ein Wohlgefallen überkam mich beim Anblick dieser vertrauten Zeugen heimischer Zivilisation, wie ich es vorher in meinem Reisestolz nicht vermutet hatte. Nachdem ich Anweisung gegeben, meine Sachen von der Bahn zu holen, öffnete ich die große Glastür zu meinem Balkon, so daß die schöne laue Luft hereinströmte, setzte mich in einen Sessel an die Öffnung und genoß zunächst einmal in stillem Behagen dies neue Gefühl.

Nachdem ich mich dann in einen bequemen Tuchanzug gekleidet hatte, ging ich hinüber zum Barraum des Hotels, wo man sich zur Abendstunde vor der Hauptmahlzeit zum

Cocktail zusammenfand. Konsul Wiß führte mich am Tisch der deutschen Herren ein, bei denen ich höfliche Aufnahme fand, ohne daß augenscheinlich die Ankunft eines neuen deutschen Gastes hier gerade ein besonderes Ereignis war. Einige Herren erzählten gerade sehr lebhaft, wie sie in den letzten Tagen, größtenteils mit ihren Damen, einen Ausflug — zu Pferde natürlich — zu dem Vulkan Poàs gemacht und diesen merkwürdigen Gesellen, der sich durch einen fast immer kochenden, von Zeit zu Zeit aber überdies geiserartig in Bewegung geratenden Kratersee auszeichnet, im Zustand ungewöhnlich starker Tätigkeit getroffen hätten. Mit größter Lebendigkeit beschrieben sie, wie sie aus dem schäumenden Kessel eine wohl 60 Meter hohe Wassersäule unter gewaltiger Dampfentwicklung aus dem Teich hätten emporsprudeln und wieder in den aufbrausenden Kratersee zurückfallen sehen. Ein Bericht, der nicht nur bei mir, dem Reisenden, das lebendigste Interesse fand, sondern bei der ganzen Tafelrunde; denn seit den schrecklichen Ereignissen von Martinique und Guatemala hatte sich eine gespannte Aufmerksamkeit auch den vulkanischen Erscheinungen Costaricas zugewendet. Und nicht mit Unrecht. Ist doch die nördliche Hälfte des Landes mit gewaltigen Vulkanen besetzt, die großenteils noch lebendig sind und in der Tat in der letzten Zeit verschiedentliche Anzeichen dafür gegeben hatten, daß auch sie an der rätselvollen allgemeinen Erregtheit der Erdrinde, die seit einem Jahr an so verschiedenen Stellen erkennbar geworden war, teilzunehmen schienen.

Abends wurde ich mit elegant gezeichneter Mitgliedskarte für die Dauer meiner Anwesenheit in San José in den „Deutschen Verein" eingeführt, dessen Räume in einem Oberstock der Avenida Central liegen. Ich habe im Lauf

der Jahre deutsche Klubs in den allerverschiedensten Gegenden der Erde kennen gelernt, auch solche, die an Umfang und Reichtum der Ausstattung ungleich bedeutender waren, als hier, aber doch wenige von einer solchen Traulichkeit des Eindrucks. Das kleine Lesezimmer enthielt eine hübsche Bibliothek, die namentlich mit historischen Werken gut ausgestattet war, der Hauptraum mit seinen bequemen Sofas, dem Pianino und den Spieltischen zeigte unter anderem eine schöne Greinersche Radierung an der Wand und Erinnerungen an Bismarck, darunter ein dem Klub von ihm selbst geschenktes Bild mit Unterschrift, das als eine Art Heiligtum betrachtet wurde. Weiterhin gab es einen Billardraum und eine Schankstube, nach Art der üblichen Bars.

Die folgenden Tage verbrachte ich im eifrigen Herumstreifen in der Stadt und Umgegend. Rasch offenbart sich die amerikanisch einfache Anlage des Stadtplans. Die Straßen bilden einen Kanevas geradliniger, rechtwinklig sich schneidender Straßen. In der Mitte läuft die Avenida Central, die Hauptlebensader San Josés, in westöstlicher Richtung hindurch; sie ist auf beiden Seiten von Parallelstraßen begleitet, die ebenfalls Avenida heißen, und wird geschnitten von einem Rost von Straßenzügen, die den Namen Calle tragen, also ein System wie die Avenues und Streets in New York. Wie dort werden die Straßen gezählt und wie von der Fifth Avenue nach Ost und West, so hier von der Avenida Central aus nach norte und sur unterschieden.

Die Häuser sind hier höher als in Cartago, doch sieht man wegen der auch hier immer drohenden Erdbebengefahr selten Wohn- oder Geschäftsgebäude von mehr als zwei Stockwerken. Meinem Zimmer gegenüber liegt gerade ein

Abb. 39 z. S. 271



Das Haus der Freimaurerloge in San José

Abb. 40 z. S. 272



Kathedrale und Bischofspalast in San José

solches, ein stattliches Haus, bei dem der Architekt sich in schwungvoller, moderner Frontverzierung gütlich getan hat. Unten enthält es Verkaufsräume, oben die vornehmste Freimaurerloge des Landes (Abb. 39).

Die Einrichtung der Läden und ihre Schaufenster-Auslagen machen einen durchaus europäischen Eindruck. Man sieht viel Spezialgeschäfte, nicht nur jene Allerweltstores der Tropen, wo in großen düsteren Hallen alles Erdenkliche aufgespeichert ist. Der Grad ihrer Eleganz ist etwa der einer Mittelstadt bei uns. Die Wohnhäuser umschließen in der Regel im Innern einen von Galerien umgebenen Hof, den spanischen Patio, mit Palmengruppen und Blumen geschmückt.

Exotisch berührt eigentlich nur die Menge schwarzer Geier, häßlicher Gesellen in der Größe etwa eines starken Haushahns, die mit langen kahlen Beinen im Gassenschmutz herumhüpfen und, wie sie das in anderen Tropenländern ja auch tun, die Straßenreinigung unterstützen.

Ferner fällt die überraschend starke Anzahl uniformierter Polizisten auf, die müßig an den Straßenecken lehnen oder auf und nieder schlendern. Sie sind sehr wahrscheinlich weniger zum Schutz des Publikums, als der Regierung da, denn trotz der gerühmten Vortrefflichkeit der Landesverwaltung und der von den Bürgern gern zur Schau getragenen Zufriedenheit damit befinden wir uns doch auch hier immerhin in einem spanischen Gebiet und das heißt von selbst in einem Gebiet ererbter Parteisucht und leicht aufflammender politischer Leidenschaften. Es gilt von Zeit zu Zeit die immer drohende Gefahr eines Putsches im ersten Entstehen zu unterdrücken. Die Polizisten erfreuen sich deshalb auch keines übermäßigen Wohlwollens beim Publikum.

Sie wurden mir als gewalttätig und unzuverlässig geschildert. Beispielsweise wurden sie dafür verantwortlich gemacht, daß es so wenig Blumen in den öffentlichen Anlagen gab, da die Polizisten, statt diese zu schützen, den Sport pflegten, ihren Mädchen stets mit den größten Sträußen daraus aufzuwarten.

Einige schöne öffentliche Plätze mit Parkanlagen fügen sich dem Schema des Stadtplans ein. So ein solcher nahe dem Mittelpunkt der Stadt vor der Hauptkathedrale. Eiserne Gitter umgeben die geräumigen Anlagen, ein Konzert-Pavillon liegt darin, in dem eine Militärkapelle öffentliche Promenadenkonzerte abhält. Prachtvolle, laubreiche und vielgestaltige Bäume beschatten die sauber gehaltenen Wege, und ungemein malerisch begrenzt an der einen Seite die Hauptkathedrale San Josés mit einem mächtigen antiken Säulenportikus den Platz. In entsprechenden klassischen Formen sind auch die anschließenden Gebäude der bischöflichen Residenz gehalten (Abb. 40).

Ein anderer schöner und weitläufiger öffentlicher Garten liegt auf den Höhen nahe bei der Station. Seinen Mittelpunkt bildet eine große marmorne Denkmalsgruppe, welche die gemeinsame Verteidigung der fünf vereinigten mittelamerikanischen Republiken gegen den Überfall des nordamerikanischen Flibustier-Führers Walker feiert. Eine etwas wilde Gruppe: fünf halbnackte Weiber stürzen mit leidenschaftlichen Bewegungen und geschwungenen Äxten und Schwertern auf zwei modern gekleidete und bewaffnete Männer los, von denen einer bereits am Boden liegt, während der andere sich zur Flucht wendet. Es liegt ein wenig Komik in dieser Zusammenstellung von Allegorie und Realismus und in dem Mißverhältnis zwischen den Zahlen der Kämpfer, allein trotzdem ist das von einem Franzosen

geschaffene Denkmal kein übles Werk. Die Frauen sind zum Teil recht hübsch, die freien Körperbewegungen zeugen, wie gewöhnlich bei französischen Kunstwerken, von einer glänzenden Beherrschung der Form, das Ganze ist auch architektonisch gut aufgebaut und vor allem voll von Feuer und jener Verve, wie wir sie bei unseren heimischen ledernen Nationaldenkmälern oft so schmerzlich vermissen (Abb. 41).

Dichtwipfliges Grün von Gärten und Pflanzungen umgibt auch rings die Stadt; überall schaut man durch die offenen Straßen hinaus in dieses Grün, über dem sich die blauen Hochlandsgipfel malerisch erheben. Meiner alten Gewohnheit, in fremden Städten von Interesse möglichst bald einen Aussichtsort zu besteigen, um ein Gesamtbild zu gewinnen, in das sich dann die Einzelzüge organisch einfügen, konnte ich hier am bequemsten am Turm der meteorologischen Station von San José nachkommen. Der Rundblick über Stadt und Hochebene ist von einer unvergleichlichen Schönheit. Majestätisch, wie ernsthafte Wächter dieser glücklichen Gefilde, stehen ringsum die erhabenen Berge, auf dem gemeinsamen Piedestal des Hochlandssockels aufgebaut: im Norden und Osten, in prachtvoller Sonderung und mit großen, geschlossenen Formen, die gewaltigen Vulkane der Nordkette, Poás, Barba, Irazu, im Süden die scharf und kühn geschnittenen Gipfel des südlichen Gebirges, des Escasu, der gewaltige Chirripo grande, dem man fast 4000 Meter gibt, und andere — eine Landschaft von hoher Eigenart und bezaubernd in den Farben. Die hohen Gipfel waren bereits fast durchweg mit mächtigen Wolkenbildungen umzogen, den Vorboten der nahen Regenzeit, und im Schatten dieser phantastischen Wolkengebilde, die sich an jeden der Gipfel als einzelne Ballen hingen, und in der reinen Luft waren die darüber liegenden Waldgehänge der Berge in ein tiefes,

Böcklinsches Blau getaucht, während die Ebene zu ihren Füßen in saftigem Grün dalag, reizend überstreut mit weißen Häuschen.

Unter den Gebäuden der Stadt selbst, die über die flache Häusermasse emporsteigen, zog neben einigen Kirchen vor allem der große Bau des viel besprochenen Teatro National den Blick auf sich. Ich hatte von diesem in ganz Mittelamerika berühmten Theater schon mehrfach während der Reise staunend erzählen hören, und es war mir gesagt worden, daß ich in ihm in dieser entlegenen Weltgegend eines der glänzendsten Opernhäuser der Erde kennen lernen würde. Nun, ganz so arg war es nicht, allein unzweifelhaft ist es doch ein Bau, dem in Deutschland nur sehr wenige Schauspielhäuser an die Seite gesetzt werden können; auch für unsere Begriffe stattlich in den Dimensionen, harmonisch in den Verhältnissen und von schönen, einfachen, wenn auch hergebrachten Formen (Abb. 42). Auf einem Rustika-Untergeschoß erhebt sich ein oberes mit Rundbogenfenstern zwischen jonischen Halbsäulen, die einen antiken Sims und vorn eine dreieckige Tempeldachfront tragen, mit Statuen geschmückt. Im Innern führt eine große freie Eingangshalle, von eleganten Erfrischungsräumen begleitet, zu dem weiten, mit vergoldeten Galerien umgebenen Zuschauerraum, der ganz dem Anblick eines solchen in europäischen Theatern entspricht. Eine zweigeflügelte Freitreppe leitet empor zu dem umfangreichen, fast überreich in etwas falschem Glanz dekorierten Foyer mit spiegelndem Parkettboden und drei mächtigen allegorischen Decken-Gemälden von begrenztem Kunstwert, aber lichten Farben, die den festlich glänzenden Eindruck des Ganzen trefflich unterstützen. Daß all dies in dieser Umgebung hier wie ein Wunder wirkt, ist leicht zu verstehen. Allerdings schüttelt der

Abb. 41 z. S. 273



Siegesdenkmal in San José

Abb. 42 z. S. 274



National-Theater in San José

Fremde etwas erstaunt das Haupt, wenn er daran denkt, wie sehr dieser Boden durch Erdbeben gefährdet ist.

Das erst vor wenigen Jahren vollendete Gebäude legt überhaupt ein Zeugnis dafür ab, daß es auch in dem gelobten Costarica an der echt spanischen Großmannssucht und erhabenen Pose nicht fehlt. Es hat vier Millionen Dollar gekostet, bei einer Bevölkerung des Staates von rund 300000 Einwohnern von durchschnittlich bescheidenem Wohlstand unzweifelhaft eine übertriebene Summe, die nicht ohne schwere Schädigung für die Finanzen des Staates geblieben ist. Bereitwillig hat sich aber die Bevölkerung seit etwa zehn Jahren eine besondere Zuschlagsabgabe als „Theatersteuer" auferlegen lassen, um die Summe abzutragen; nur kann man jetzt vielfach die Behauptung hören, die Schuld sei bereits getilgt, die Regierung, der diese Steuer höchst willkommen, erhöbe sie längst zu Unrecht weiter.

Natürlich kann eine dauernde Oper hier nicht gehalten werden; es wird nur alle paar Jahr einmal gespielt, wenn eine reisende Operngesellschaft sich einige Wochen in der Stadt aufhält. Auch dann muß der Staat noch eine erhebliche Subvention gewähren, da San José doch immerhin nur die Einwohnerschaft einer kleinen Mittelstadt besitzt.

Ich hatte das Glück, daß gerade zu meiner Zeit eine italienische Stagione hier war. Die vornehmsten Mitglieder der Truppe wohnten in meinem Hotel und sie übten dort mit ungeheurem Eifer; den ganzen Tag, so oft ich anwesend war, hörte ich ihre Triller und Läufe und ihre leidenschaftlichen italienischen Tiraden, die sie sich im Walzertakt an die Köpfe schleuderten. Im Theater selbst sah ich dann eine Aufführung der Oper „Carmen" mit an, die in der Tat gar nicht übel war; weit besser, als ich es vorher in diesen Gegenden irgend für möglich gehalten hätte. Das

Theater, in eine Fülle von elektrischem Licht getaucht, machte wirklich einen prächtigen Eindruck. Um so mehr, als die gesamte „Welt" von San José in großer Gala erschienen war. Wie in allen romanischen Theatern interessierte das Publikum dabei die eigene Schaustellung und das Spiel im Zuschauerraum und im Foyer viel mehr, als das auf der Bühne. Auch für mich war es natürlich das Reizvollere. Die Damen, durchweg licht gekleidet und reich mit Juwelen behangen, trugen über dem schönen Haar die graziösen spanischen Kopfschleier, die mir aus Andalusien her noch in so guter Erinnerung standen. Die Figuren waren meist klein und untersetzt, die Gesichter der jungen Mädchen und Frauen aber vielfach von regelmäßiger, stolzgeschnittener Schönheit und feurigem Ausdruck. In den Zwischenpausen wandelten sie langsam, mit dem Fächer spielend, gruppenweis durch die Gänge und Säle, während die jungen Männer, modern europäisch gekleidet — doch im allgemeinen mit geringer Eleganz — an den Wänden standen und bewunderten, Blicke, Verbeugungen, lächelnde Worte austauschten. Wohl begreiflich, daß diese tiefen Augen und heißen Blicke, diese unleugbar vornehme Schönheit der Gesichter in der Jugendblüte es oft auch unseren deutschen jungen Leuten drüben antun. Manche Ehe wird zwischen ihnen und den Töchtern des Landes geschlossen, nicht immer durchaus zum Segen, denn wenn auch die Tüchtigkeit und Sauberkeit der Costarizenserin als Hausfrau sehr gerühmt wird, so besteht doch durch Vererbung, Erziehung, Familienanhang so viel Verschiedenheit zwischen beiden Teilen, daß nach Verfliegen des Rausches oft mancherlei Schwierigkeiten entstehen.

Von anderen öffentlichen Gebäuden nenne ich die stattliche Bank von Costarica, den etwas gedrückten alten

Nationalpalast, das Asilo Chapui, eine Irrenanstalt in schönen Anlagen, eine sehr große öffentliche Schule in mehreren Stockwerken von herkömmlichen Hausformen, die aber — wohl ein Unikum — ganz aus Eisen und Wellblech erbaut ist. Man kann es den Vätern der Stadt nicht verdenken, daß sie ihre Jugend auf diese Weise vor der Gefahr der Erdbeben zu schützen suchen, aber es werden doch Witze genug über die „Blechschule" gerissen, und die Konstruktion soll jedenfalls den Nachteil haben, daß sie zur Mittagszeit arg durchglüht wird.

Das vielgerühmte physikalisch-geographische Institut San Josés, dem man zugesteht, daß es wissenschaftlich mit ähnlichen Anstalten Europas auf eine Rangstufe gesetzt werden darf, konnte ich nicht rein genießen. Das Museum mit seinen bedeutenden Sammlungen, die insbesondere auf archäologischem Gebiet von großem Wert sein sollen, befand sich infolge Umbaus und Umzugs in chaotischem Zustande. Doch lernte ich seinen vortrefflichen Leiter, einen Nachfolger des bekannten Dr. Polakowski, Herrn H. Pittier, augenblicklich wohl den ausgezeichnetsten Kenner des Landes, das er bis in die entlegensten Winkel durchwandert und durchforscht hat, kennen und erfuhr von seiner Liebenswürdigkeit mancherlei wesentliche Dienste und Belehrungen.

Unermüdlich, mit immer neuer Freude, strich ich in dieser Welt umher. Das Wetter war prachtvoll. Es ist eigentlich nicht richtig, von Frühlingslüften zu reden, denn, nachdem sich der Körper erst gewöhnt hatte, empfand er, daß hier doch, besonders zur Tageshöhe, immer noch eine recht erhebliche Wärme herrschte. Die mittlere Jahrestemperatur von San José ist 19,6 Grad Celsius, d. h. noch höher als die Mittelwärme des Juli in Berlin (18,5

Grad), und die Schwankungen zwischen kältestem und wärmstem Monat sind sehr gering, nach Sapper nicht mehr als 1,7 Grad. Sonach herrscht in San José nach unseren Begriffen ein ewiger Sommer. Unablässig blühen die Blumen in den Gärten, jahraus, jahrein in prächtiger Fülle, insbesondere entzückende Rosen von wunderbarer Größe und Schönheit. Eigentlich hätte die Regenzeit schon begonnen haben sollen, und wirklich ballten sich alltäglich, besonders zur Nachmittagszeit, die Wolken an den Berghäuptern dichter und dichter zusammen, sie zogen auch wohl wie stahlgraue Gewitterwände über die Stadt hinweg, so daß man den Ausbruch eines schweren Platzregens erwartete; allein der Abend wurde jedesmal wieder heiter, ohne daß es dazu gelangt war. Aus dem östlichen Tieflande kamen Nachrichten von einer Fortdauer der Dürre und seit Jahren unerhörten Glut; die Zeitungen brachten aus Puerto Limon täglich neue Klagen über die Schwüle der stagnierenden Luft und die fortwährende Zunahme der Fieber. Hier oben klang das wie aus einer fremden, fernen Welt voll Abenteuer und Gefahren. Es war etwas in der Stimmung des Daseins hier, als lebte man in einem paradiesischen, durch einen Zauber gesicherten Gefilde, das von schrecklichen Wäldern voller Ungeheuer umgeben ist. Erst kurz vor meiner Ankunft war ein hervorragender Staatsbeamter, Sekretär des Präsidenten, in einer amtlichen Sendung in Puerto Limon gewesen — am zweiten Tage hatte ihn das gelbe Fieber, und er wurde nur als Leiche auf das Hochland wieder zurückgebracht. Hier dagegen war die selbständige Entstehung und Übertragung gelben Fiebers — von den im Tiefland empfangenen Ansteckungen, die oben zum Ausbruch kamen, natürlich abgesehen — noch nie beobachtet worden; der See von unheimlichem Gift, der

den Fuß dieser Felsenburg umlagert, wirft seine Wellen nicht bis zur Höhe hinauf.

Mit besonderem Vergnügen denke ich immer an den Verkehr mit den Deutschen zurück. Ich traf die unverheirateten jungen Leute, die keinen eigenen Herd hatten, täglich abends bei der Hauptmahlzeit in meinem Hotel, wo an kleinen Einzeltischen zu je vier oder sechs Personen gespeist wurde. Art und Benennung der Speisen ist, wie ich einfügen will, ganz spanisch; auch die Verteilung der Mahlzeiten. Morgens gibt es das Desayuno, nur aus Kaffee, Weißbrot, höchstens noch Eiern bestehend, dann mittags von 11—1 das Almuerzo, ein leichtes Frühstück, endlich, etwa von fünf Uhr ab, die Comida. Die Aufwärter verstehen nur Spanisch.

Es war erstaunlich, was für eine Fülle heimischer Berührungen sich gleich in den ersten Tagen ergab. Die meisten der Herren stammten aus Hamburg oder Bremen, Städten, in denen, namentlich der ersten, ich selbst wohlbekannt war, und die nahe Verknüpfung unserer Hansestädte mit Costarica, von der ich zuvor sprach, die große Bedeutung, die Mittelamerika für unsere überschüssigen Kräfte und Kapitalien hat, trat mir so in Gestalt ganz persönlicher Beziehungen lebendig entgegen. Ich will hierfür nur einen charakteristischen Fall erwähnen. An den Tisch, an dem ich zu speisen pflegte, kam nach einigen Tagen ein neuer Gast, der in Guatemala ansässig war und sich in San José nur besuchsweise aufhielt, ein Herr Schl. aus Hamburg. Aus den Gesprächen mit meinen Tischgenossen ersah ich wohl, wie nah und vielseitig die Anknüpfungen zwischen den Deutschen hier und dort sind. Er war ein junger, frischer Mann mit schwarzem Haar und vielleicht etwas gelblicher Gesichtsfarbe; doch sah man letzteres eigentlich

erst dann, wenn man darauf aufmerksam gemacht worden war und hörte, daß in seinen Adern neben deutschem auch polynesisches Blut aus der Südsee floß. Er war ein Verwandter, ich weiß nicht mehr welchen Grades, der berühmten Königin Pomare von Tahiti, also ein lebendes Zeugnis alter Handelsunternehmungen Hamburgs in Ozeanien. Auf meine Frage, ob er auch Professor Sapper in Guatemala kennen gelernt habe, stellte sich heraus, daß beide in intimer Beziehung gestanden hatten und daß Schl. meinen Reisegenossen bei seinen letzten Studien in den Gebieten der Vulkankatastrophe von Santa Maria mit seinen Pferden und Leuten wesentlich unterstützt hatte.

„Dann haben wir möglicherweise auch gemeinsame Bekannte in Hamburg", sagte ich.

„Das wäre ja sehr nett, nennen Sie doch bitte einige Namen."

„Nun, um irgend einen Anfang zu machen: Kennen Sie z. B. eine Familie T.?"

„Meinen Sie den Senator Dr. T.?"

„Nein, seinen Bruder, Heilwigstraße."

„Das ist in der Tat nicht übel", sagte er lachend, griff in die Tasche und legte eine bereits beschriebene Ansichtspostkarte vor mich hin. „Wollen Sie sich diesem Gruß an meinen Onkel anschließen?"

So flossen also in diesem kurzen Gespräch die allerverschiedenartigsten Anklänge an die deutsche Arbeit in verschiedenen Teilen Mittelamerikas, an die alten stolzen Handelsbestrebungen der Godeffroy-Zeit, um ein charakterisierendes Wort zu finden, in der Südsee, an die modernste deutsche wissenschaftliche Forschung im Auslande und an gesellschaftliche Verbindungen der Heimat zu einem einzigen

Akkord zusammen, der die Tiefe und Weite der deutschen Beziehungen auf dem Erdball bezeichnend vor Augen stellte.

Die Deutschen besaßen hier entweder große Import- und Exportgeschäfte — namentlich führten sie Getränke und Konserven in bedeutendem Maßstabe ein —, oder sie hatten Kaffeepflanzungen. Teils lagen diese in der Nähe San Josés und konnten von hier aus verwaltet werden, teils weit von der Hauptstadt entfernt, auf den tieferen Gehängen des Hochlands. Ihre Besitzer kommen dann zeitweilig für einige Wochen nach San José zu Gaste, um der Last ihrer Einsamkeit zu entfliehen und Zivilisation und „Großstadt" zu genießen, wie bei uns der ostelbische Grundbesitzer im Winter nach Berlin reist. So bleiben die Deutschen Costaricas in nahe zusammenhängendem Verbande.

Unter der liebenswürdigen Führung des Herrn Wiß konnte ich auch eine der bedeutendsten Kaffeebereitungs-Anlagen Costaricas, in der Vorstadt San Josés gelegen, besichtigen. Die reifen Kaffeekirschen müssen, nachdem sie gepflückt sind, des weichen Fruchtfleisches beraubt werden, um die noch von einer inneren Hülse umgebene Bohne freizulegen. Dies geschieht im wesentlichen in großen, modern konstruierten, mit Dampf betriebenen Quetschmaschinen. Um den danach noch immer anhaftenden Rest von Fleisch zu entfernen, überläßt man die Bohnen in stehendem Wasser einer Gärung und reinigt sie dann durch Waschen, entweder ebenfalls in modernen Waschmaschinen, oder in Zisternen durch Treten mit bloßen Füßen, ähnlich dem Weinkeltern. Die verschiedenen für diese Prozesse erforderlichen Einrichtungen befanden sich hier in hölzernen Häusern an der oberen Seite einer gewaltigen, leichtgeneigten Bodenfläche, die durch sorgfältige Zementierung in mächtige Terrassen abgeglättet war; jede von ihnen sanft abschüssig und von kleinen, in

Mauerung gefaßten Wasserkanälen begleitet. Das waren die großen Trockenplätze oder patios. Durch die Kanäle wird der gewaschene Kaffee zu ihnen hingeschwemmt und hier der Trocknung durch Luft und Sonne ausgesetzt. An der unteren Seite begleiteten die Trockenplätze andere, weitläufige hölzerne Baulichkeiten, in denen der getrocknete Kaffee aufbewahrt, durch andere Maschinen noch weiter enthülst wird, bis die schöne, weißgelbe, gekerbte Bohne zutage liegt, und endlich verpackt und versandt wird.

Der Kaffeebau war bis vor kurzem in Costarica wie in ganz Mittelamerika eine reiche Quelle des Wohlstandes; drei Viertel der gesamten Ausfuhr des Landes bestanden in Kaffee. Seit 1898 ist, infolge der Überproduktion, insbesondere in Brasilien, bekanntlich ein derartiger Sturz der Kaffeepreise eingetreten, daß die Produktion, die sich nicht nur durch Menge, sondern auch durch Güte auszeichnete, erheblich zurückgegangen ist, bereits unter die Hälfte der Gesamtausfuhr; Kakao und hauptsächlich Bananen sind an die Stelle getreten.

Was die Schwierigkeiten für den Pflanzer in Costarica noch erhöht und gegenwärtig eine in mancher Hinsicht unerfreuliche Lage geschaffen hat, ist eigentümlicherweise die schon erwähnte Einführung der Goldwährung, zu der das Land im Jahre 1900 mit einer bewundernswerten Energie überging. Sicher hat das bedeutende Vorteile im Gefolge gehabt; sieht man auch unmittelbar wenig Gold im Verkehr, so ist doch eine Stetigkeit in den Münzverhältnissen eingetreten, die sehr vorteilhaft von den chaotischen Zuständen anderer mittel- und südamerikanischen Staaten absticht; allein einstweilen sind die Löhne, die früher in einem minderwertigen Papier ausgezahlt werden konnten, jetzt dagegen in einem für den Arbeitgeber selbst teuer gewordenen

gegeben werden müssen, ohne daß er doch die nominellen Sätze entsprechend herabdrücken darf, tatsächlich ungemein in die Höhe gegangen. Gewiß wird sich das im Lauf der Zeit regeln, aber augenblicklich verursacht es doch eine Krise, die für kapitalschwache Unternehmungen sehr bedenklich ist.

Derselbe Konsul Wiß hatte auch die Güte, mir den Zutritt zu einer großen Hochzeit innerhalb der besten Gesellschaft San Josés zu verschaffen, eine Gelegenheit, die nicht nur als Einblick in die Volkssitten, sondern auch wirtschaftlich nicht uninteressant war.

Der Vater der Braut war ein Arzt, Dr. D. mit Namen, der mit den ersten Familien des Landes verknüpft war. Zum Tage brachte die erste Zeitung der Stadt einen Begrüßungsartikel, in dem die Holdseligkeit und Bescheidenheit der Braut in spanisch schwungvollen Wendungen gefeiert wurde. Die Trauung in der Kirche fand unter einem solchen Zulauf des Volkes statt, daß ich keinen Platz dabei mehr gewinnen konnte. Dagegen wurde ich im Hause selbst von den Brauteltern in liebenswürdigster Weise begrüßt. Augenscheinlich ist ein solches Fest eine Gelegenheit, mit der Fülle der gesellschaftlichen Beziehungen des Hauses möglichst Staat zu machen. Gänge und Zimmer des weitläufigen Hauses quollen geradezu über von festlich gekleideten Besuchern; alles, was irgend zur führenden Schicht gehörte, mußte zugegen sein. In dem prächtig mit Blumen und Büschen geschmückten Patio war eine Bar aufgestellt, an welcher der Sekt in Strömen floß; in einem anderen Raume gab es ein außerordentlich reichhaltiges Büfett mit einer schier unübersehbaren Menge kalter Speisen und Kuchen. Währenddem wurden noch fortwährend kleine zierliche Düten und Paketchen mit dem Datum des Festes

zum Mitnehmen herumgereicht; alles geschmackvoll und in Fülle. In einigen Zimmern wurde — trotz der Hitze — fanatisch getanzt. Es war unleugbar ein schöner Anblick, diese teils klassisch edlen, teils rassig eleganten Gesichter der jungen Kreolinnen und die langsame, schmachtende Grazie ihrer Tanzbewegungen zu beobachten. Kokett sind sie alle bis dort hinaus. Das liegt ihnen im Blut; sie alle haben etwas sinnlich Glühendes, das zweifellos körperlich begründet ist in der großen Frühreife ihrer Weiblichkeit.

Das Interessanteste an dieser Vermählungsfeier waren aber die Hochzeitsgeschenke. Auch bei uns ist es ja Sitte, daß näherstehende Freunde des Paars wertvolle Beiträge zur Ausstattung liefern; hier aber ist diese Sitte ins Riesige gesteigert. Alles, was irgendwie zum Bekanntenkreise des Hauses gehört – und das ist in dem kleinen Lande immer so ziemlich die gesamte Gesellschaftsklasse, der die Familie angehört, — muß sich an diesem Schenken beteiligen, und es ist guter Ton dabei, das eigene soziale Ansehen durch möglichste Kostbarkeit der Gaben zu steigern. Zwei große Zimmer ihrer Wohnung hatten die Brauteltern völlig ausgeräumt, um die Hochzeitsgeschenke aufzunehmen; diese beiden Zimmer waren vollständig damit ausgefüllt, und die Masse der Gaben quoll noch über in die benachbarten Räume. Neben zahllosen kostbaren — nach unseren Begriffen nicht immer geschmackvollen — Blumengebinden sah man ganze Zimmereinrichtungen, Service, Massen von Bildern, mächtige Besteckkasten mit Silberzeug. Eines der Hauptgeschenke war eine vollständige silberne Waschgarnitur: Becken, Kanne und sämtliches Zubehör aus schwerem Silber in modern sezessionistischen Formen, ein Geschenk, mit dem wir das Wort „fürstlich" verbinden würden. Ein Onkel

hatte ein Landgut geschenkt, die Urkunde lag auf dem Tisch usw. Bei jeder Gabe war der Name des Schenkers deutlich lesbar angebracht, und staunend und kritisierend schob sich die Menge der Geladenen unablässig dazwischen hindurch. Den Höhepunkt des allgemeinen Interesses, namentlich der Damenwelt, bildete ein großer Glaskasten mit den Juwelen: Ringen, Armbändern, Broschen, Uhren für die junge Frau, so zahlreich und so kostbar, daß man fast den Gatten bedauern konnte; was blieb ihm nun noch in dem langen Eheleben übrig, um das Feuer der ehelichen Liebe zu schüren?

Auf den ersten Eindruck scheint aus einem Anblick, wie diesem, ein hoher Wohlstand des Landes hervorzugehen; allein in Wahrheit gehen fast alle diese Schenker weit über ihre Verhältnisse hinaus oder würden es jedenfalls nach unseren Begriffen tun, wo man sich eine ganze Lebenshaltung hinzudenkt, die solchen Gaben entspricht. Hier wird diese durch die spanische Etikette erforderte Glanzentfaltung nach außen einmal durch ein in privaten Dingen bescheidenes Leben wettgemacht, dann aber durch eine mit erheblich größerer Unbefangenheit als bei uns auf Kredit gegründete Wirtschaft. Man bringt ja auch, wenn man selbst heiratet oder Kinder zu vermählen hat, diese schwere, das Leben lang zu tragende Steuer wieder ein. Schlimm nur für den, der weder zu dem einen noch dem anderen kommt: er ist dann der Hineingefallene.

Auf dem höchsten Vulkan Costaricas.

„Versäumen Sie ja nicht, den Irazu zu besteigen!" hatte mir Sapper noch dringend ans Herz gelegt, als ich mit ihm während der letzten Tage unseres Zusammenseins über einen Besuch von Costarica sprach. „Der Berg ist von Cartago aus sehr leicht zu erreichen, und er ist doch nicht bloß der höchste Vulkan in Costarica, sondern auch einer der interessantesten. Professor Pittier wird Ihnen dazu behilflich sein."

In der Tat erwies mir der schon genannte Leiter des physikalisch-geographischen Instituts, der hervorragendste Erforscher und Kenner des Landes, diese Liebenswürdigkeit in der geeignetsten Form, indem er mir die Dienste eines jungen Franzosen verschaffte, eines in Cartago ansässigen gewandten und gebildeten Mannes, der einst wohl bessere Tage gesehen hatte und jetzt von Pittier mannigfach zur Unterstützung seiner Arbeiten verwendet wurde. Augenblicklich war er von ihm einem seit einigen Monaten in Costarica weilenden Archäologen H., einem Deutsch-Amerikaner, zur Hilfeleistung zuerteilt, der im Auftrage des Milliardärs Carnegie ethnographische Sammlungen indianischer Altertümer machte. Es sind in dieser Hinsicht in Costarica noch sehr interessante Schätze zu heben, insbesondere höchst

originelle Töpfereien und vor allem indianischer Goldschmuck, den man in Gräbern findet: ganz eigenartige Tiergestalten, phantastische Fische und Adler mit ausgebreiteten Flügeln aus massivem Golde. Die Tätigkeit dieses Sammlers, hinter dem die unbegrenzten Mittel eines Carnegie-Museums standen, erfüllte mich allerdings insofern mit gemischten Empfindungen, als sie typisch war für die Art, wie das moderne Amerika heute die Welt geradezu ausplündert. Nicht weniger als zwölf mächtige Kisten, mit solchen Kulturresten gefüllt, standen bereits vernagelt, und noch immer weitere Massen wurden verstaut, um dann über See fortgeschleppt zu werden. Späteren Forschern wird hier nicht mehr allzuviel von originalen Kulturerzeugnissen zu beobachten übrig bleiben.

Es trat mir damit ganz dasselbe entgegen wie auf dem Mont Pelé. Wir beiden armseligen Deutschen, die mit bescheidenen Privatmitteln reisten, trugen im Schweiße unseres Angesichts ein paar kleine Auswürflinge des Vulkans mit zu Tal, während der ebenfalls mit den unbegrenzten Geldern eines amerikanischen Museums arbeitende Dr. Hovey ein ganzes Dutzend Neger gemietet und Schlitten mit hinaufgebracht hatte, mit denen gleich die größten Blöcke in Mengen abwärts geschleppt wurden.

Mein Ausflug zum Irazu wurde auf den 24. April verabredet. Frühmorgens fuhr ich mit dem Puerto-Limon-Zuge nach Cartago, wo mich de la Croix an der Bahn erwartete. Sapper schildert die großen Schwierigkeiten, die er bei seinem Besuch des Berges gehabt, ein paar Reittiere zu bekommen, die noch dazu nachher ganz erbärmlich waren*); mir nahm mein Führer diese Mühe ab und brachte auch wirklich ein paar recht leistungsfähige Gäule

*) Mittelamerikanische Studien S. 162.

mit gutem Sattel- und Zaumzeug zur Stelle, für die ich auf zwei Tage den mäßigen Preis von 20 Dollar zu zahlen hatte. Der Führer bedang sich fünf Dollar aus. Für einige Dollar besorgte er überdies einige Provisionen in Gestalt von Brot, Cornedbeef und Gemüsekonserven. Wir wollten in der höchsten bewohnten Hütte des Irazu und wohl Costaricas überhaupt übernachten, einer kleinen Vieh-Finca, einer Besitzung des Don Ricardo Ximenez in San José, der mir dazu die Erlaubnis gegeben hatte, und dann am folgenden Morgen die Spitze gewinnen.

Während der Vorbereitungen meines Führers hatte ich Muße, Cartago zu durchstreifen. Die Stadt ist die älteste Costaricas, aber sie steht an Entwickelung hinter San José ganz auffallend zurück. In Cartago ist man doch wieder aus dem Hauch Europas, der über der heutigen Hauptstadt des Landes liegt, heraus. Schon die eigentümliche Bauart trägt dazu bei. Die geradlinigen Straßen sind sehr breit und erscheinen es noch mehr infolge der Einstöckigkeit der Häuser. Die schweren, gedrückten Gebäude müssen den notwendigen Raum durch übermäßige Ausgedehntheit ihrer Fluchten gewinnen (Abb. 43). Die Ursache dieser ausschließlichen Einstöckigkeit ist, wie erwähnt, die, hier in Cartago noch mehr als in San José stetig zu fürchtende, Gefahr der Erdbeben. Hat doch die Stadt in der Tat im Laufe ihrer Geschichte durch solche Erdbeben und Ausbrüche des Irazu schwer gelitten; die Jahre 1723, 1825 und zuletzt 1841 werden als Daten besonderer Katastrophen genannt. Gegenwärtig war gerade die Sorge wieder einmal groß; einige heftigere Erdstöße waren im Laufe des letzten Jahres bemerkt worden, und es hatte sich die Vorstellung festgesetzt, daß der Irazu demnächst seinen Vorgängern, dem Mont Pelé, der Souffrière von St.

Abb. 43 z. S. 288



Cartago

Abb. 44 z. S. 300



Bananen-Verladung in Puerto Limon

Vincent und dem Santa Maria in Guatemala, nacheifern würde. Mit Grauen machte man sich klar, daß die unmittelbar am Fuß des Berges befindliche Stadt mindestens ebenso gefährdet gelegen ist, wie St. Pierre auf Martinique. — Schließlich ließ sich auch gegen die Möglichkeit eines solchen Ereignisses wirklich nur wenig einwenden; der Irazu wird auch heute noch zu den tätigen Vulkanen gerechnet; Fumarolen sind dauernd auf seinen Gehängen im Gange, gelegentlich auch heiße Quellen; nichts steht dafür, daß er nicht ebenso plötzlich und furchtbar sich wieder regt, wie es der vor 1902 in ähnlichem Zustande befindliche Mont Pelé getan.

Gegenüber San José macht Cartago den Eindruck einer geschäftlich toten Landstadt. Bessere Läden fehlen völlig; Bauern aus der Umgegend, bunte Tücher oder gewaltige Strohhüte auf dem Kopf, zweirädrige Ochsenkarren treibend oder auf Pferden und Eseln durch die Straßen sprengend, machten den Hauptteil der Bevölkerung aus; das „erste" Hotel des Ortes, in dem ich frühstückte, war ärmlich und verkommen; Geschirr und Tischtuch waren unsauber, die Speisen durch Wolken von Fliegen belagert.

Um ein Uhr erschien mein Führer mit den Gäulen, und wir ritten über die Bahnlinie und dann zwischen Gärten hindurch zum Berge an. Unmittelbar nördlich von Cartago steigen die Gehänge des Berges empor, die Stadt liegt schon auf ihrem äußersten Saume. Der Anstieg ist sehr sanft und bequem, und hoch hinauf folgen dem Vulkan die Felder und Wohnplätze der Menschen. Da Cartago selbst schon 1417 Meter über dem Meeresspiegel gelegen ist, so beträgt die Erhebung der im ganzen bis zu 3414 Meter, also noch um 140 Meter höher als der Ätna, ansteigenden Spitze nur noch 2000 Meter. Bei der breiten

Lagerung des gewaltigen Berges aber, dessen Haupt dichte lichtgraue Wolkenmassen verbergen, war der Anblick dieser Gehänge doch von bedeutendem Eindruck. Bald hatten wir das höchstgelegene Dorf am Berge, dessen mit dem Glas unterscheidbare Häuschen mir der Führer als erstes Rastziel bereits von unten gezeigt hatte, erreicht. Sein Name ist Tierra Blanca, nach einem weithinschimmernden, ganz hellfarbigen vulkanischen Erdreich, das in seiner Umgebung vorherrscht. Von hier aus rückschauend, hatten wir einen wundervollen Blick auf die unter uns liegende Hochebene. Gerade zu Füßen lag Cartago, mit seinen hellen Häusern breit über die von hier licht-violett anzusehende Hochfläche ausgestreut. Deutlich konnte man gegen Westen die Ebene von San José als niedrigere Stufe des Hochlands unterscheiden. Die dunklere Färbung der letzteren deutete die reichere Bedeckung mit Baumwuchs an. Die fernen Höhen, die jenseits das Tal begrenzen, waren mit phantastischen Wolkengebilden umgeben. Diese zogen sich, während wir höher stiegen, allmählich auch über die Hochebene dahin und gaben dann nur noch durch einzelne, sich verschiebende Lücken den Blick nach unten frei. Es war eben schon spät in der Jahreszeit, unsere Hoffnung, morgen auf dem Irazu einen wolkenfreien Blick zu haben, wurde immer geringer. Bald begann auch wirklich ein leichter, noch einstweilen warmer Regen herabzurieseln, die Ferne umhüllte sich ganz, nur noch die Nähe blieb sichtbar. Felder von Mais und höher hinauf von Hafer wechselten mit gras- und buschbewachsenen Viehweiden und Baumbeständen von hochstämmigen, knorrigen Eichen. Mühsam keuchten unsere Pferdchen auf dem schlüpfrigen, oft hohlwegartig ausgearbeiteten Pfade aufwärts, Stunde um Stunde.

Endlich hörte der Feldbau ganz auf, einsamer, ur-

sprünglicher Wald umgab uns, von dessen Zweigen der Regen tropfte. Menschen waren wir schon seit Tierra Blanca nicht mehr begegnet; geräuschlos in einzelnen grauen Ballen kroch der Nebel durchs Gezweig. Der Abend begann bereits hereinzubrechen, und fröstelnd empfand der Körper die zunehmende feuchte Kühle der Höhe, der tierra fria, in der wir nun angelangt waren; es wäre ein unerfreulicher Gedanke gewesen, hier von der Dunkelheit überrascht zu werden. Sehnsüchtig spähte ich voraus nach der verheißenen Unterkunft, als plötzlich vor uns im Dämmerschatten des Waldes ein paar niedrige graue Holzhütten auftauchten, — die Besitzung des Don Ricardo Ximenes.

Wir trafen den Verwalter derselben nicht an, er war nach Cartago geritten. Zwei Knechte aber, halbwüchsige, lustige, mit blendend weißen Zähnen uns anlachende Jungen, nahmen uns nach Vorweisung unserer Empfehlung respektvoll auf, sattelten unsere Pferde ab, trockneten sie und brachten sie im Stall unter. Unsere Sachen wurden in einer kleinen offenen Vorhalle niedergelegt, wir selbst in den Küchenraum geführt. Er war dunkel geschwärzt vom Rauch, ein wenig Hausrat stand auf ein paar Wandbrettern, der Boden bestand aus gestampfter Erde. Am Herde aber hantierte ein junges Mädchen von verblüffender Schönheit. Sie war mittelgroß, eben erblühend, vielleicht 15 Jahre alt; das kurze grobe Wollkleid verriet kräftige junge Formen, und das dichte wellige Haar umschloß ein Gesichtchen von wunderbarer Regelmäßigkeit des Schnitts und begabt mit einem Paar tiefdunkler, großer Augen. Es war Magdalena, das Töchterchen des Verwalters. Ihr bescheiden zurückhaltendes Wesen, eine gewisse Zartheit und Feinheit, erhöhte noch den Reiz ihrer Erscheinung.

Das Ganze war wie ein Aschenbrödel-Märchen; grau

drang der letzte Tagesschein durch das Fenster und vermischte sich mit dem roten Schein der Herdflammen auf ihrer Gestalt. Mit innigem Vergnügen saß ich an dem rohgezimmerten Holztisch in der Küche, die angenehme Wärme des Raumes und einen Topf heißer Milch genießend, und erwartete das Garwerden der Bohnen, die sie in dem schwarzen Topf umrührte. Ein paar junge Kätzchen spielten dabei um ihre Füße, und die jungen Bursche taten ihr aufmerksame Handreichung. Das lebte nun und blühte hier oben in dem einsamen Walde, hart am Rand des großen Vulkans, eins mit der Natur, ein Stück von ihr, wie die Vögel in den Eichenwipfeln, wie die Tiere draußen auf der Weide!

Nach dem gemeinsam verzehrten Mahl ließ ich mich von den Knechten auf der kleinen Besitzung herumführen. Sie dient lediglich der Viehwirtschaft. Neben dem Hause befand sich der große Hauptstall, nur ein niedriges, weitläufiges Dach, von Stützen getragen, sonst aber nach den Seiten offen. Hier standen an mehreren Krippenreihen etwa zwei Dutzend Kühe und Kälber angekettet, noch dampfend von dem Regen draußen, denn sie waren eben erst eingetrieben. Ein Teil der Rinder bleibt aber auch draußen auf der mit einfachen Holzstangen umzäunten Waldweide. Das Wohngebäude hatte außer der Küche einen großen, dunklen Geräte- und Futterraum. Daneben, auf ein paar Stufen erreichbar, die Kammer, in welcher der Besitzer nächtigte, wenn er einmal auf der Finca verweilte. Ihre ganze Ausstattung bestand aus zwei Bettgestellen mit Wolldecken und einer an der Bretterwand hängenden alten Zahnbürste. Hieran schloß sich endlich die kleine Wohnung des Verwalters mit dem Zimmerchen der Haustochter, das mit den bescheidenen Mitteln von ein paar bunten Heiligen-

bildchen ausgeschmückt war. In einem kleineren Nebengebäude nächtigten die Knechte.

Lange saß ich dann noch allein unter der offenen Veranda, in den tiefer und tiefer hereindunkelnden Abend schauend. Der feine Tropfenfall war zu einem rauschenden Regen geworden; allenthalben rieselten kleine Bäche, und große Blasen tanzten in der Bodenrinne unter der Dachtraufe; als schwarze, wunderlich gezeichnete Silhouetten standen die Eichenstämme unbeweglich gegen den grauen Himmel. Kühle Feuchte umfloß alles; weit versunken erschien die Tropenwelt, in der ich noch vor wenigen Tagen geweilt: es war ganz wie ein einsamer, trüber Herbstabend tief in einem deutschen Bergwald.

Mit der Sonne erlischt auch pünktlich das Tagesleben der Menschen hier oben. Um sieben Uhr bereits suchten mein Führer und ich, wie die andern, unser Lager auf, das im Zimmer Don Ricardos bereitet war, und krochen unter die warmen Decken. Morgen früh um fünf wollten wir zum Gipfel aufbrechen, in der vagen Hoffnung, daß der Regen dann nachgelassen haben werde. Einstweilen brauste er wie ein endloser Trommelwirbel auf das Wellblechdach zu unseren Häuptern hernieder.

Gegen $^1/_2 5$ pochte der Hirt gegen die Fensterscheiben, durch die der eisengraue Schimmer eines trüben Morgens drang. Eifrig fuhren wir auf, um ans Werk zu gehen; aber das unveränderte Dröhnen des Regens auf unserem Dache überzeugte uns, daß sich unser Hoffen einstweilen noch nicht erfüllt hatte. Unwillig und doch mit uneingestandenem Behagen schlüpften wir noch einmal in die animalische Wärme der Betten, um dem Regen Zeit zu geben, sich auszutoben.

Als es aber um sieben Uhr auch noch nicht besser geworden, beschloß ich den Aufbruch. Oben wollte ich wenigstens gewesen sein. Rasch waren die Pferde gesattelt, noch ein klingender Abschiedsgruß für die lustigen und diensteifrigen Knechte, ein Händedruck für Magdalena, und wenige Minuten später waren die grauen Häuschen der kleinen Finca in Wald und Nebel hinter mir verschwunden.

Immer knorriger und phantastischer werden die mächtigen Eichenbäume, zwischen denen sich der alte Reitpfad zum Gipfel aufwärts schlängelt; Moosbärte hängen von ihnen herab, dichtwuchernde Orchideen nisten auf ihren Zweigen, dichtes Buschwerk wächst zwischen den säulengleichen Stämmen. Auf dem durchweichten Boden klatscht der Hufschlag unserer Pferde; wie wenn man eine Flasche aufkorkt klingt es, wenn sie die Hufe aus dem durchweichten Boden ziehen, und mehrfach müssen wir sie durch Absteigen erleichtern.

Nach einer halben Stunde läßt der Regen nach, nur von den Blättern tropft es, und hier und dort blinkt ein Stückchen blauer Himmel durch das Gewölk. Neue Hoffnung erfüllt uns, wir treiben die Pferdchen zu stärkerer Gangart. Jetzt lichtet sich der Wald, wir kommen hinaus ins Freie, — der oberste Gipfel des Irazu liegt vor uns. An Stelle des feuchten, festen, aus längst verwitterten Auswurfsprodukten des Berges gebildeten Walderdreichs bedecken trockene, lose, feinem Kies ähnliche Massen von dunkelschwarzgrauer Farbe den Boden, typische jungvulkanische Rapilli. Sie sind der Grund dafür, daß der Wald am Irazu bei 3150 Meter Höhe aufhört, während er an anderen Bergen Mittelamerikas noch 200 Meter höher steigt; die Wasserdurchlässigkeit dieser noch frischen, unzersetzten Massen ermöglicht den anspruchsvolleren Waldbäumen kein

Gedeihen mehr. Zwischen dem kahl zu Tage tretenden schwarzen Schutt wachsen nur noch in einzelnen Gruppen niedrige, struppige, absonderlich verkrümmte Büsche, zwischen denen sich der Pfad, oft schwer erkennbar, weiter aufwärts schlängelt. Ein scharfer Wind fegt über die Höhe und jagt einzelne Nebelfetzen wie Gespenster an uns vorüber. Auch Sonnenstrahlen gleiten zwischen dem Gewölk hindurch und huschen über das Buschwerk und den Aschenboden, ihm flüchtig einen violettrötlichen Schimmer verleihend; aber sie vermögen der empfindlichen Kälte, die der Wind noch fühlbarer macht, keinen Widerpart zu bieten. Endlich erreichen wir einen fast kahlen Rücken von Rapilli, mit einzelnen kleinen schwarzen vulkanischen Bomben durchsetzt, der mit scharf geschnittener First dahinzieht. Der eine, mit spärlichem Gebüsch bestandene Abhang, der, den wir aufwärts geritten sind, steigt allmählich an, der andere, ganz vegetationslos, fällt mit steilem Neigungswinkel schroff zu unserer Rechten in geheimnisvolle Tiefe. Schon in kurzer Entfernung hemmt der Nebel den Blick, so daß er ins Bodenlose zu gehen scheint, ein fast schwindelerregender Anblick. Wir folgen dem scharfen Rücken, auf seiner Kante dahinreitend; kein Zweifel, wir sind auf dem Rande des gewaltigen Irazukraters angelangt. Er bildet nicht eine Verflachung, wie der Randwall des Mont Pelé, sondern eine Schneide.

Leider aber müssen wir uns mit dieser Tatsache begnügen. Nur nach oben lichten sich zeitweilig die Wolken, zur Seite und nach unten halten sie Ferne und Nähe dicht verschlossen; wir stehen auf dieser ragenden Höhe doch wie in einem Brunnengefängnis, über dem nur nach oben freie Luft ist, starre Wände aber ringsumher.

Die vielgerühmte Rundsicht des Irazu umfaßt nicht

nur die ganzen Hochebenen Costaricas mit den stolzen Domen der ihnen aufgesetzten Vulkane, sondern auch im Norden die Tiefebene von Nicaragua, durch die der interozeanische Schiffahrtskanal geplant worden ist, bis zu dem großen Binnensee, durch den er führen sollte. Ebenso zeigen sich beide Weltmeere, das atlantische wie das pacifische, ein Blick, wie er nur von sehr wenigen Punkten Amerikas möglich ist. Nicht das Geringste aber davon wird uns zuteil. Ja sogar die grandiosen Kraterbildungen des Irazu selbst, an deren unmittelbarem Rande wir weilen und deren Hauptzüge mir aus Bildern und Beschreibungen so wohl bekannt sind (Abb. 45) und mich schon darin so lebhaft interessiert haben, entziehen sich völlig dem Blick. Wohl versuchte ich eine Strecke den Abstieg auf der Steilseite zur Kratertiefe, allein schon auf 20—30 Meter Entfernung umgab mich überall das gleiche ungreifbare, den Blick erstickende Nichts. Der Führer erklärte kategorisch, sich bei diesem Nebel nicht weiter in das verwickelte Gewirr der Haupt- und Nebenkrater hinabwagen zu können; wir würden schon Mühe haben, unseren Rückweg von hier aus zu finden. In der Tat hätte die Streife ins Blinde hinein ja auch wenig nützen können. So gab ich denn, wenn auch sehr unwillig, weitere Bemühungen auf, und wir lenkten, nachdem ich die Satteltaschen mit einigen charakteristischen Auswürflingen des Kraterrandes gefüllt hatte, auf unseren Spuren rückwärts, um auf einem etwas anderen, direkteren Wege, ohne die Finca des Don Ricardo wieder zu berühren, den Abstieg zu nehmen. Es war ein harter Ritt, für die Tiere wie für die Reiter, denn im Walde setzte der Regen wieder ein; ganz steif vor Nässe und Kälte erreichten wir Tierra Blanca und kamen gegen zwei Uhr nachmittags endlich in Cartago wieder an. —



Der Krater des Irazu
(nach einer in San José erworbenen Photographie)

So hatte mich das Reiseglück, das mich sonst so verwöhnende, doch auch einmal im Stich gelassen. — Nun gut, mochte das ein Opfer für den Neid der Götter sein!

* * *

Meine Zeit für Costarica wie für die Reise überhaupt ging nun zu Ende. Wir standen in den letzten Tagen des April; wenn ich zum deutschen Geographentag in Köln für den ich einen Vortrag über den Panamakanal angemeldet hatte, d. h. bis zum letzten Mai, sicher zurück sein wollte, so mußte ich eilen.

Die beste Gelegenheit, von hier nach Hamburg zu kommen, bieten wiederum deutsche Schiffe, die erwähnte „Atlaslinie", eine früher nordamerikanische Unternehmung, die seit einigen Jahren in den Besitz der Hamburg-Amerika-Linie übergegangen ist. Ihre Dampfer laufen jeden Montag Abend von Puerto Limon nach New York, abwechselnd unmittelbar oder mit Anlegen in Kingston auf Jamaica. Die Fahrt dauert acht Tage, und von New York ist ja dann mit Lloyd oder Hamburg-Amerika-Linie die Heimat in weiteren acht Tagen bequem zu erreichen. Stimmen alle Anschlüsse, so ist die Strecke zwischen Berlin und San José also in einem halben Monat zurückzulegen.

Nach Abschied von den liebenswürdigen Gastfreunden in Costaricas Hauptstadt führt mich der Tageszug der kühnen Bergbahn wieder abwärts nach Puerto Limon, und noch einmal zieht der wunderbare Wechsel der Landschaft an meinem entzückten Auge vorüber; in umgekehrter Folge diesmal, aus den Steppen der tierra templada bis hinab zur Tropenüppigkeit der tierra caliente. Im Unterland hat jetzt die Regenzeit schon begonnen — eine gefährliche Periode für die kecke Bahn, wie erwähnt die Zeit der

Erdrutschungen und Felsstürze. Wohlbehalten kommen wir jedoch hindurch, aber fast unerträglich wirkt nach dem Genuß der reinen Höhenluft die dampfige Treibhausschwüle der Tiefe, die ein schwerer, auf den Zug herniederrauschender Regen eher zu steigern als zu mildern scheint; insbesondere im Bereich der großen Palmengewölbe, zwischen denen das Wasser heut schon erheblich höher steht, als bei unserer Ausfahrt.

Unterwegs, auf halber Höhe etwa, wurde ich darauf aufmerksam gemacht, daß ich versäumt hätte, mir einen Paß des amerikanischen Konsuls in San José ausstellen zu lassen. Da im Unterlande nach wie vor das gelbe Fieber herrschte, hatte der Eisenbahnzug Puerto Limon zu durchfahren und die Reisenden unmittelbar an Bord des Schiffes abzusetzen, das dann unverzüglich die Anker lichten sollte. Nur der aber durfte an Bord aufgenommen werden, der eine Bescheinigung des amerikanischen Konsulats vorwies, wonach er mindestens die letzten fünf Tage hindurch ununterbrochen auf dem gesunden Hochlande verweilt habe. Diese Bedingung war ja bei mir erfüllt, aber das amtliche Zertifikat fehlte, und es war sehr die Frage, ob der Hafenarzt, der dem Schiff den Gesundheitspaß auszustellen hatte, mir die Mitfahrt gestatten würde. Niemand meiner Mitreisenden glaubte nach seinen Erfahrungen, daß es gehen würde. Unverzüglich telegraphierte ich nun zwar von unterwegs sowohl an den deutschen Konsul in San José wie an den in Puerto Limon die Bitte, die Angelegenheit für mich bis zur Ankunft des Zuges zu erledigen, aber ich durchlebte doch einige Stunden unangenehmsten Zweifels. Gelang es nicht, dann konnte ich erst acht Tage später reisen, und was mir in diesem Augenblicke eine noch unangenehmere Aussicht war, ich hätte in dem schwülen, ver-

pesteten Limon bleiben müssen, ohne zu wissen, wohin; ein wirkliches „Hotel“ gab es nicht mehr, in einem unbekannten schlechten Wirtshaus aber zu nächtigen, war mit Hinblick auf den Yellow Jack nicht sehr tröstlich. Heut in der Erinnerung erscheint mir diese letztere, für einen alten Reisenden alltägliche Schwierigkeit klein, fast lächerlich, allein es ging mir damals wie jemandem, der unabläſſig an der gleichen wunden Hautstelle gereizt wird, und deshalb in eine hochgradige nervöse Empfindlichkeit gerät. Ich hatte jetzt die Beschäftigung mit dieser ewigen Seuchengefahr satt, ich mochte nichts mehr davon hören, ich sehnte mich geradezu leidenschaftlich nach einem sauberen Klima, nach einer ehrlichen, vertrauenswürdigen Weltgegend; der Gedanke, im letzten Augenblick noch einmal hier festgehalten zu werden, war mir im höchsten Grade widerwärtig.

Gegen vier Uhr lief unser Zug am Hafen ein, wo die weiße „Alene“ der Atlaslinie mit dampfendem Schornstein und deutscher Flagge schon wochenlang lag. Auch unser wackerer Konsul W. stand bereits dort, wieder, wie ich ihn zuletzt gesehen, in Hemdärmeln und mit aufgespanntem Schirm — er hatte mein Telegramm erhalten und dem Kapitän wie dem Doktor gegenüber sich verbürgt, daß die gesundheitliche Bedingung bei mir richtig erfüllt war. Ich konnte meine Bagage aus dem Zollschuppen nehmen und ungehindert das Schiff besteigen!

Allerdings, ein etwas unheimliches Gefühl wurde ich bis zur endgültigen Abfahrt doch nicht los. Man weiß mit spanisch-amerikanischen Behörden nie ganz, wie man daran ist. Öfters hatte ich gehört und auch Sapper hatte es mir noch besonders aus mannigfacher Erfahrung bestätigt, daß ihnen häufig die raffinierte Böswilligkeit gegen den Fremden zu eigen ist. Es ist ein besonders gern ge-

übter Trick, die Ausreise eines Schiffes zu benutzen, um ihn, wenn die gesetzliche Möglichkeit dazu gegeben, im letzten Augenblick — unter Formen von tadelloser Höflichkeit — festzuhalten, bis es zu spät ist.

Die Abfahrt der „Alene“ verzögerte sich bis nach Einbruch der Dunkelheit; eher war die mitzunehmende Bananenfracht nicht völlig verstaut.

Ein echt nordamerikanisch großartiger Betrieb, diese Verladung. Ich habe bereits von den gewaltigen Bananen-Plantagen gesprochen, die von der großen United Fruit Company in verschiedenen Gegenden Mittelamerikas angelegt sind, insbesondere hier im Hinterlande von Puerto Limon. Die Schiffe der Atlaslinie dienen auf Grund eines Vertrages hauptsächlich der Bananen-Verschiffung nach New York. Lastzug auf Lastzug rollte aus den Pflanzungen heran auf den Pier bis unmittelbar neben den Dampfer, gefüllt mit den mächtigen noch grünen Fruchttrauben. Auf langen, von kleinen Dampfmaschinen bewegten Gleitbahnen, d. h. endlosen Leinwandstreifen, die über Rollen laufen, wandern die Bündel aus den Eisenbahn-Wagens direkt zu den Schiffsluken (Abb. 44), wo geübte Arbeiter sie in Empfang nehmen, auf verschiedenen mit Säcken ausgepolsterten Schachtwagen sie in die Tiefe befördern und in sorgfältiger Aufschichtung zwischen Bretterverschlägen befestigen, so daß sie sich nirgends drücken und die Luft überall durchstreichen kann. Drei Tage vor der Verladung werden die Büschel gepflückt, und während der achttägigen Reise von New York reifen sie gerade aus, so daß sie bei der Ausschiffung sofort marktfertig sind. Nicht weniger als 24000 Bündel oder Trauben barg unsere „Alene“; jede bessere Traube zählt 50, 60, ja 90 Bananen. Auf die Traube rechnet man Erzeugungskosten rund eine Mark, in New York wird die

gute Einzelbanane im Letztverkauf bis zu fünf Cts. (20 Pf.) bezahlt; es läßt sich abnehmen, was für ein Gewinn bei diesem Großbetrieb erzielt werden muß. Freilich ist auch sorgfältigste Behandlung notwendig. Ein besonderer Agent reist auf jedem Schiffe mit und hat dafür zu sorgen, daß stets frische Luft in den Räumen herrscht und wenn irgend möglich die Temperatur 60 Grad Fahrenheit nicht übersteigt. Für jede Stunde, die das Schiff zu spät bei dem Pier der Kompanie in New York einläuft, wird eine Konventionalstrafe gezahlt, die mit jeder weiteren Stunde wächst. Es geschieht nicht selten, daß diese Summe den Betrag der Fracht erheblich übersteigt.

Wie ich hörte, geht die Gesellschaft mit dem Gedanken um, besonders eingerichtete Dampfer mit Kühlvorrichtungen, die das Nachreifen verlangsamen, auch nach Europa laufen zu lassen, um auch diesen Markt für die tropische Massenfrucht zu erobern, die jetzt schon in den Vereinigten Staaten eine so bedeutende Rolle als Volksnahrungs- und Genußmittel spielt. Bisher hat ihrer Verwendung bei uns nicht nur der Preis, sondern wohl noch mehr der Umstand im Wege gestanden, daß wir sie selten in ihrem ganzen Wohlgeschmack bekommen.

Endlich wanderte die letzte Bananentraube über die Gleitbahn und verschwand im Schiffsraum; eilfertig wurden die Brücken eingezogen, und das dreimalige Signal der Abfahrt ertönte. Indes so einfach sollte auch dies Manöver noch nicht abgehen. Ein starker Wellengang hatte sich bereits den Tag über aufgemacht, der gegen Abend noch zunahm und das schwere Schiff, sobald es die feste Verbindung mit dem Pier zu lösen begann, gewaltig packte und aus der Richtung drängte. Schon waren ein paar unserer Drahtseile gesprungen, endlich riß selbst das dicke

Manilatau, an dem wir noch zuletzt mit dem hinteren Schiffsende festlagen, während das vordere am Anker seewärts gedreht wurde, mit einem dumpfen Knall, und die wuchtige Masse unseres Fahrzeugs trieb mit großer Geschwindigkeit über das nachtschwarze Wasser auf einen weiter abwärts am Pier liegenden amerikanischen Dampfer zu. Ein angstvoller Augenblick! Wir sahen im Schein der Schiffslichter die Mannschaft jenes Dampfers erschrocken an die Reeling eilen; am Pier kreischten die Neger im Augenblick der höchsten Gefahr laut auf; — aber noch eben am Rumpf des fremden Fahrzeugs glitten wir vorüber, die Schraube wirkte, der Weg zur Heimat war frei!

7956. Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11.